TRANSPORT
ARBETAREN
Nummer 4 april 2021



KULTUR
Hon gör upp med samehatet

Ove miste fyra fingrar i däcktuggen

Miljöarbetare
Först sparkad sedan svartlistad

Flyget på sparlåga i väntan på vaccin

Avtal klart för slitjobb

Bevakning Securitas skapar nya rubriker i Gävle
Åkeri Anrikt åkeri hårdbantas efter försäljning
Taxi Kampen fortsätter för bättre villkor

DETTA ÄR EN ANNONS.

Stay safe
on the road
with Transport.

JOIN THE UNION!

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

TRANSPORT ARBETAREN

Svenska Transportarbetareförbundets tidning.

Box 714, 101 33 Stockholm.
Besöksadress:
Olof Palmes gata 29, 6 tr.
transportarbetaren.se

På omslaget:
Harry Heath
Foto: John Antonsson

ANNONSER
AdSales Group AB,
Joel Pehrsson
Tel: 073-590 25 32
E-post: joel@adsales.se

TRYCK
Mittmediaprint AB,
Sundsvall 2021.
TS-kontrollerad upplaga:
55 200.
Nästa nummer utkommer den 29–30 april.

PRENUMERATION
200 kronor per år.
Adressändring meddelas till respektive avdelning.
Icke medlemmar kan mejla info@transportarbetaren.se.

REDAKTION
E-post:
fornamn.efternamn@transportarbetaren.se
Telefon:
010-480 30 00



JAN LINDKVIST
Chefredaktör och ansvarig utgivare
010-480 33 01



JUSTINA ÖSTER
Reporter
010-480 33 04



CHRISTINA AHLUND
Redigerare
010-480 33 05



JOHN ANTONSSON
Reporter/redigerare
010-480 33 06



LILLY HALLBERG
Reporter
010-480 33 03

SVERIGES TIDSKRIFTER

Innehåll Nr 4











4 VÄLKOMMEN
John Antonsson drömmer om livet efter pandemin.

6 BEVAKNING
Kontorschefer på Securitas fick förtur i vaccinkön.

7 TINGSRÄTTENS DOM
Fel att utesluta aktiva SD-politiker ur Transport, anser domstolen.

8 FOODORA
Avtal för cykel- och mopedbud klart till slut.

10 SÖDERTÄLJE HAMN
Tar in bemanningsföretag. Stuveriarbetarna är kritiska.

11 KRÖNIKA
DAVID ERICSSON

12 FLYGET
Går på sparlåga. När kommer vändningen, undrar flygplatsarbetarna?

15 ARBETSOLYCKA
Lastmaskinföraren Ove Bergman förlorade fyra fingrar i däcktuggen.

18 NYA TAXIAVTALET
Nu mobiliserar taxiförarna för fortsatt kamp.

20 HEDEMORA MILJÖ
Kritiska förare manövrerades bort.

24 UPPLUCKRING AV LAS
Hur mycket sämre blir det?

29 ANRIKT ÅKERI SÅLDES
Sedan började hårdbantningen.

32 KULTUREN
Ann-Helén Laestadius skriver om samehatet.

34 APRILKRYSSET

35 FRÅGA FACKET & QUIZ

36 KRÖNIKA
TOMMY WREETH
Om kommande valrörelse.

39 MÅNADENS AVDELNING

40 MÅNADENS MEDLEM
Fiskefantasten Martina.

42 LEDARE JAN LINDKVIST

FOTO: JUSTINA ÖSTER



Publikhav, ölkvällar och riktiga möten

När jag skriver de här orden har vi levt mer än ett år i en pandemi. Många av oss dagdrömmer om livet som vaccinerad. Att få göra alla saker vi saknar.

Jag försöker lista vad jag vill hitta på. Men listan blir för lång.

Några exempel: Ta några öl med vänner. Se IFK Göteborg spela inför publik. Svettas på konsert. Jobba på det sätt jag gjorde förr.

Roligast med att vara journalist på den här tidningen är att få komma ut på arbetsplatserna och se hur ni transportarbetare har det på jobbet och i livet. Självklart är vi fortfarande ute och nöter skosulor så fort vi får chansen. Men det är inte samma sak när vi inte får sitta i lastbilshytten, hänga med in i fikarummet, åka med i rondbilen eller höra en historia berättas i ett trångt kök. Om allt går som det ska så har jag fått vaccin när jag kommer tillbaka efter sommarsemestern. Det känns som att det är en evighet tills dess.

> ”Om allt går som det ska så har jag fått vaccin när jag kommer tillbaka efter sommarsemestern.

TROTS CORONA, SMITTSKYDDSTÄNK och riskbedömningar så försöker vi på Transportarbetaren göra journalistik. I det här numret är det nyhetstätt. Jan Lindkvist fortsätter att skriva om Securitas och corona. Lilly Hallberg berättar om tingsrättens dom gällande uteslutningen av Sverigedemokraten Mats Fredlund. Själv skriver jag om det nya Foodora-avtalet. Reporter Justina Öster rapporterar om en flygbransch i kris. Flygplatsarbetarna är nog en av de yrkesgrupper som allra mest längtar efter att vaccinationstakten kommer upp igen.

MEDAN VI LÄNGTAR efter sprutor som låter oss resa och umgås fritt, hoppas jag att ni läsare kan skicka oss dussintals med tips om saker att skriva om. Ämnen och uppslag som kräver att vi journalister är på plats. De får vara roliga, sorgliga, konstiga, spektakulära eller helt vanliga.

PS. HAR NI TRÅKIGT? Kolla in vårt quiz på sidan 35. Jag har försökt göra det lite enklare än förra gången. DS.

John Antonsson är reporter på Transportarbetaren.

John tipsar

Lämna in hojen till din lokala cykelmek. Förra året blev de snabbt fullbokade.

VI VILL VETA VAD DU TYCKER!

Mejla oss på redaktionen@transportarbetaren.se

Sagt på webben

"Jag har arbetat som väktare i 10 år nu på ett av dom största bevakningsbolagen i världen. Jag funderar nu seriöst på att hitta något annat jobb snart. Vi är så sjukt pressade varje pass. 12 timmar 3 pass i rad och du får inte ens ett tack när du stoppar ett inbrottsförsök. Inte ens ett tack för den bevakning du gör klanderfritt. Men du får skit direkt när du gör bort dig på en rond pga trötthet eller stress. Ej hållbart."
Marcus

Vi skrev om rättprocessen kring Transports utreslutnignar av Sverigedemokrater:

"Jag känner mig delad, har tyckt att det varit skönt att vi inte kunnat haft aktiva SD i facket, då SD faktiskt jobbar på att få mig som hbtq-persons äktenskap ogiltigt. Men en vinst för mig som liberal person att inte utesluta någon i en förening pga politiska synsett och fri vilja."
Joakim

Populärt på webben

... den senaste månaden:

1. Lönerna klara för väktare och ordningsvakter
2. Olyckan som inte fick hända
3. Avtal klart för åkerichaufförer och terminalarbetare

Pressgrannar

Reklamutdelning granskas

Vår pressgranne Kvällsposten har i en artikelserie granskat Svensk direktreklam. Deras reporter provjobbade och försökte komma upp i de 3 200 sorterade exemplar som anses vara en normalprestation. Det klarade reportern Jenny Strindlöv inte av och kom upp till en lön på 50 kronor i timmen.

I en annan artikel intervjuar Kvällsposten en tidigare arbetsledare. Han berättar att vissa sorteringsarbetare tjänat så lite som 18 kronor i timmen. Arbetsledaren ska ha skickat anonyma tips till Arbetsmiljöverket. Men under hans tid dök ingen inspektör upp.

”Själva poängen med en förening, till skillnad från en myndighet, är att dess inre liv inte är någon statlig angelägenhet.”

SVERKER GUSTAVSSON
professor i statsvetenskap ifrågasätter tingsrättens beslut att tolka Transports stadgar, gällande uteslutningen av en Sverigedemokratisk politiker.
Från Dagens Arena

Bilden



FOTO: JUSTINA ÖSTER

ÄR DET HÄR framtiden? I så fall finns framtiden på allt fler platser runt om i landet. Just den här laddstationen stötte reporter Justina Öster på vid rastplatsen i Tönnebro.

Läsarbilden

FOTO: ÖRJAN WALLON



MILJÖARBETAREN ÖRJAN WALLON: ”Torsdag morgon i en by utanför Piteå. Första dagen på länge när det inte vräker ner snö. Solen tittar till och med fram och ler! Fantastisk att få uppleva såna stunder, och trots att våra kunder inte alltid förstår att kärlen måste gå att komma åt för att de ska tömmas så är ”Nordens riviera” ändå fantastisk!”

Ta själv en bild på jobbet och mejla den till info@transportarbetaren.se. Skicka med din adress. Vi belönar publicerade bilder med två trisslotter.

Debatt

Ditt liv mäts i pengar

Under de första månaderna när coronapandemin bröt ut stannade världen och Sverige upp. Med följden att arbetsplatsolyckorna minskade och antalet människor som dog på sitt arbete minskade kraftigt. 2020 såg ut att bli ett bättre år än på tio år.

Sedan började vi släppa på restriktioner, fler började återgå till sin arbetsplats i stället för att arbeta hemma. Pendlingstrafiken ökade något, fler började slappna av, som att pandemin var över. Många började släppa på den sociala distanseringen.

När vi summerar antalet döda på arbetet i arbetsplatsolyckor med dödlig utgång under 2020 har 29 människor förlorat sina liv på jobbet. Det är fortfarande lägre än de senaste fyra föregående åren.

Trenden är tydlig sedan juni, antalet arbetsplatsolyckor med dödlig utgång ökar åter markant.

Antalet arbetsplatsolyckor med dödlig utgång är vanligast bland fysiskt belastade arbeten som industrin, transportbranschen och byggbranschen för att nämna några. Betydligt mindre vanligt bland människor som arbetar på kontor.

Vad orsakerna till färre arbetsplatsolyckor under pandemin är finns det i dag ingen rapport om, men att pandemin har en roll i att antalet döda i arbetet är färre är jag övertygad om. Det ska inte läsas som att arbetsmiljöarbetet har blivit bättre.

OAVSETT ORSAK TILL vårens minskning i arbetsplatsolyckor med dödlig utgång jämfört med andra halvårets uppgång, så måste arbetsgivarna bedriva ett systematiskt arbetsmiljöarbete i samverkan med skyddsombud för att skapa en god arbetsmiljö för alla.

Det är reglerat i arbetsmiljölagen som anställda och skyddsombud måste följa. Trots det uppvisas flera brister i det systematiska arbetsmiljöarbetet. Flera företag visar brister i att följa Folkhälsomyndighetens riktlinjer om allas skyldighet att bromsa smittspridningen av covid-19.

Det syns i bristerna hos allt för många företag som rent allmänt inte har något systematiskt arbetsmiljöarbete, inte har kompetensen på företaget eller i vissa fall intresse av detta. Det är oacceptabelt, särskilt under rådande pandemi.

DITT LIV MÄTS i pengar om företagets förtjänst är viktigare än att vidta arbetsmiljöåtgärder, för att minska risken för arbetsplatsolyckor med dödlig utgång. Vi är alla skyldiga att följa arbetsmiljölagen och gemensamt, genom ett systematiskt arbetsmiljöarbete, kan en god arbetsmiljö uppnås.

Transportarbetareförbundet arbetar hela tiden för att få fram fler lokala skyddsombud, som kan medverka till att skapa en god arbetsmiljö på sina arbetsplatser. För att ingen ska behöva dö på jobbet.

Delta i debatten!

genom att mejla ditt debattinlägg till redaktionen@transportarbetaren.se. Skicka med ditt namn, befattning och en bild på dig själv.



ROBERT SAVELA
regionalt skyddsombud i Transports avdelning 26 Norrbotten

”Vi är alla skyldiga att följa arbetsmiljölagen.”

Securitas personal går före i vaccinationskön i Gävle

Bevakning. I Gävle gjorde Securitas ledning upp med vårdansvariga i regionen om att överblivna vaccindoser mot covid-19 skulle gå till företagets väktare. Tanken sägs vara att väktare som arbetar nära vården ska prioriteras. Men enligt uppgift var fyra gruppledare på Securitas kontor bland de första som vaccinerades.

Text **Jan Lindkvist**

– Det är vidrigt. Själv skulle jag tacka nej direkt om jag blev erbjuden. Det finns massor av människor i Gävleborg som behöver vaccinskydd bättre än bevakningspersonal med låg snittålder, säger en väktare som vill vara anonym.

Tidningen Expressen var först med att rapportera om Securitas vaccinuppgörelse med Region Gävleborg.

I början på mars gick Securitas lokala ledning ut med ett meddelande till all personal. Under rubriken ”Härliga nyheter” berättar driftschefen att överblivet vaccin som är tänkt att gå till regionens vårdpersonal kommer att erbjudas till Securitas väktare.

Enligt personalmeddelandet ska bevakningspersonal som jobbar patientnära prioriteras, men även anställda som jobbar i offentliga miljöer eller ronderar ska kunna anmäla intresse.

EN KÄLLA SOM Expressen pratat med ifrågasätter om det bara handlar om överblivet vaccin. Bakgrunden är att anställda på Securitas har kunnat boka vaccinbesök en dag i förväg.

Transportarbetaren har pratat med flera väktare som är kritiska. Vaccinhistorien har spätt på ett misstroende som uppstod när det avslöjades att Securitas förfalskat covid-intyg för personal som arbetar vid byggena av Microsofts serverhallar.

Flera röster frågar sig hur de ansvariga inom vården tänkt. I regionen finns en särskild turordning även för överblivet vaccin.

DEN ANGER ATT doserna i första hand ska gå till personal inom hemtjänst och hemsjukvård, och deras anhöriga. I andra hand ska erbjudandet gå till personal inom kommunal vård- och äldreomsorg.

Om de alternativen är ”uttömda” ska personer över 65 år komma ifråga. I fjärde och sista hand gäller anställda på hälsocentralen, skriver regionen.

Ingenstans sägs att doserna kan gå till personal på bevakningsföretag eller liknande.

En väktare säger:

– Vaccinationerna har väckt avundsjuka. ”Varför ska han/hon få, när jag är mer utsatt för kontakt med människor?” Men det värsta är att folk på Securitas kontor smitit före.

– Det här förbättrar inte synen på vår lokala arbetsledning. Ingen vågar säga ifrån heller. På Gävlekontoret är det ”management by fear” som gäller.

Ronny Stjernlöf, säkerhets- och beredskapschef på Region Gävleborg, bekräftar att det finns en överenskommelse med Securitas. Den bygger på att bevakningspersonal som jobbar vid vaccinationsplatsen, eller möjligen på sjukhuset ska kunna få vaccin.

TILL EXPRESSEN SÄGER Stjernlöf:

– Varje dag får vi en slatt över, på grund av att det inte kommit tillräckligt med folk. Då har vi gjort en slattlista, över de som vi kan kalla in med kort varsel och som kan få det överblivna vaccinet. Det är inte så att vi vaccinerar hela Securitas helt random.

TRANSPORTARBETAREN HAR sökt Securitas driftschef, utan framgång.

Åklagare utreder Securitas

Bevakning. Åklagaren har inlett en förundersökning mot Securitas i Gävle, efter avslöjandet om förfalskade covid19-intyg. Formulären skickades till det irländska byggföretaget Collen och skulle visa att de utstationerade väktarna var symptomfria.

Text **Jan Lindkvist**

– I nuläget finns ingen misstänkt person på Securitas. Om det skulle bli åtal finns också möjligheten att kräva företagsbot, säger åklagare Micael Dahlberg.

I januari skrev Transportarbetaren om Microsofts nya stora serverhallar, som företaget Collen bygger utanför Gävle.

NÄR PANDEMIN SLOG till förra våren begärde Collen in hälsodeklarationer från alla väktare som bevakar byggarbetsplatserna. När anläggningarna är klara väntas uppåt 300 väktare få jobb där.

PÅ FÖRSOMMAREN konfronterade Collen flera väktare, som tillfrågades om hälsointygen som bar deras underskrifter. Väktarna uppgav att de aldrig sett formulären – än mindre skrivit under dem.

DET BLEV TURBULENS. Väktarna vars namnunderskrifter förfalskats skickades hem och Collen krävde en förklaring av Securitas, som fått uppdraget att sköta all bevakning vid byggena.

De fejkade intygen retade upp många väktare. Känslorna svalnade inte när bevakningsföretaget till slut erkände, men hänvisade till att det skett ett ”administrativt misstag”.

Transportarbetaren har tagit del av ett 20-tal formulär där en och samma person tycks ha fyllt i namnuppgifterna, och sedan försökt få till en signaturliknade underskrift.

Tidningen Arbetarbladet var först att berätta att åklagarmyndigheten inlett en förundersökning mot Securitas.

Åklagare Micael Dahlberg uppger att brottsrubriceringen kan bli urkundsförfalskning.

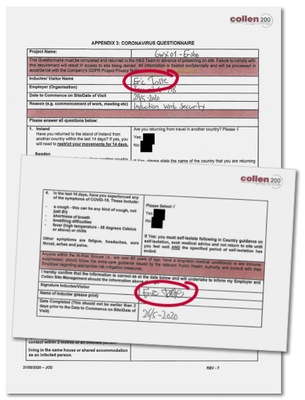
Eller möjligen osant intygande. Fast det bygger på att det fanns samtycke från väktarna som fick sina namn plagierade.

Om det blir åtal, när kan det bli aktuellt?

– Det är helt omöjligt att säga. Det kan kanske bli till sommaren, säger Micael Dahlberg.

Hur många förfalskade intyg har åklagarmyndigheten tillgång till?

– Inga. Jag har lämnat besked till polisen om vad som behöver göras.



Securitas har kallat förfalskningen av intygen för ett administrativt misstag.

Dom: Uteslutning av SD-politiker ogiltig

Facket. Transport har inte rätt att utesluta en medlem för att han är aktiv SD-politiker. Det slår Stockholms tingsrätt fast i en dom. Rätten bedömer att förbundet inte har stöd i stadgarna för uteslutningen.

Text och foto **Lilly Hallberg**



När Mats Fredlund valdes in i kommunfullmäktige uteslöts han ur Transport. Helt fel, säger tingsrätten.

– Vi har genom hela den här processen trott att vi själva ska kunna bestämma vilka som ska vara våra medlemmar, säger Lars Mikaelsson, Transports förbundssekreterare.

Men den 4 mars kom domen. Stockholms tingsrätt ogiltigförklarar uteslutningen av lastbilschauffören Mats Fredlund, sedan 2018 ledamot för SD i Kiruna kommunfullmäktige. Domen innebär också att rätten underkänner förbundets tolkning av sina egna stadgar. Och därmed rätten att säga nej till personer som aktivt arbetar mot förbundets mål, vars grund är idén om alla människors lika värde.

ETT FÖR TRANSPORT negativt utslag – och oväntat.

– Vi respekterar självfallet domen, men måste nu analysera den mer noggrant, sa Lars Mikaelsson samma dag som domen föll.

Han kunde då inte utesluta att en konsekvens blir att Transport i framtiden anpassar sig till andra LO-förbunds linje, som innebär att sverigedemokrater bara stoppas från att inneha fackliga förtroendeuppdrag, inte från att vara medlemmar i facket. Transport och Pappers har i dag den hårdaste hållningen av LO-förbunden.

LARS MIKAELSSON SER också domen som oroväckande ur ett annat perspektiv. Öppnar den för att det inte går att sätta någon gräns alls, inte ens mot medlemskap för aktiva extremister och aktiva i ytterlighetspartier?

Sista dagen för att överklaga domen var den 25 mars. Överklagar ingen av parterna vinner domen laga kraft.

Transports förbundsstyrelse har haft ett extra styrelsemöte för att vidare analysera domen, men när detta nummer av Transportarbetaren gick till tryck var ännu inget beslut taget. Frågan om ett eventuellt överklagande utreddes fortfarande – liksom vad konsekvenserna blir av att inte driva frågan vidare.

DET FINNS SKRIVNINGAR i domen som väckt reaktioner hos Transport och LO-TCO Rättsskydd, som företräder förbundet.

Det handlar bland annat om refererat till SD:s partiprogram, där rätten behandlar ett senare – ”tvättat” – program än det med avsnitt som Transport lyft fram, och som gällde vid tiden för Fredlunds uteslutning.

MATS FREDLUND HAR genom sitt juridiska ombud, Anders Elvingsson, låtit förstå att han avvaktar hur Transport kommer att göra i frågan om ett eventuellt överklagande som då bland annat rör skadeståndet. I övrigt har han uttryckt i flera medier att han är nöjd med domen, men inte tänker gå med i Transport igen.

Det Stockholms tingsrätt har prövat är om Transport haft rätt att utesluta Fredlund på grund av att han brutit mot förbundets stadgar. Rättens rådman, Joakim Munter, skriver i en kommentar: ”Målet har huvudsakligen behandlat frågan om Förbundets uteslutningsbeslut haft stöd i Förbundets stadgar och tingsrätten har, vid en objektiv tolkning av dessa stadgar, funnit att uteslutningen inte haft stöd i nämnda stadgar.”

Tingsrätten bedömer inte att Transport kunnat visa att Mats Fredlund, genom sitt kommunalpolitiska uppdrag för SD, bedriver en verksamhet som är oförenlig med stadgarna. Transport förde i huvudförhandlingen fram en rad uttalanden med rasistisk och homofob karaktär, gjorda av sverigedemokrater. Även av sådana med ledande ställning inom SD. Men i rättens domskäl heter det att ”*Under alla förhållanden anser tingsrätten att enskilda partimedlemmars olämpliga uttalanden, i den utsträckning de inte visats ha stöd i den officiella och utåt manifesterade partihållningen, inte kan tillräknas Mats Fredlund enbart på grundval av hans uppdrag i kommunfullmäktige för Sverigedemokraterna.*”

TINGSRÄTTEN AVVISAR DÄREMOT Mats Fredlunds skadeståndskrav. När det gäller Fredlunds yrkande – att Transport kränkt hans föreningsfrihet – har rätten inte ens prövat saken, varken när det gäller uteslutningen i sig eller skadeståndet.

Transport och SD

→ Sedan 2004 har Transport konsekvent tillämpat en linje som innebär att det är oförenligt att vara medlem i förbundet och samtidigt aktivt arbeta politiskt för Sverigedemokraterna. Det eftersom det strider mot Transports stadgar.

→ Lastbilschauffören Mats Fredlund valdes 2018 in som ordinarie ledamot för SD i Kiruna kommunfullmäktige. Efter att en Transportavdelning hemställt om uteslutning togs beslutet formellt av förbundsstyrelsen i februari 2019. Transports förbundsråd (högsta beslutade organ mellan kongresserna) fastställde uteslutningsbeslutet i maj 2019

→ Mats Fredlund stämde Transport i tingsrätten. Förutom att uteslutningen hävdes yrkade Fredlund på ett skadestånd på 100 000 kronor.

→ Det är inte, och har aldrig varit, något stopp för att stödja, rösta på och vara medlem i SD och samtidigt i Transport. Hindret gäller enbart politiskt aktiva sverigedemokrater. För Transports a-kassa finns inget sådant hinder.

Så blir villkoren i Foodora-avtalet



FOTO: MATS H ANDERSSON

Foodoras vd Mats Skruvfors och Transports ordförande Tommy Wreeth skriver på.

Matbud. Transport har tecknat kollektivavtal med Foodora. Uppgörelsen som skrevs under i mars gäller alla anställda i bolaget, inklusive uppåt 2 200 cykel- och mopedbud. Fast många Foodorabud finns i ett dotterbolag som ännu inte tecknat avtal med facket.

Text **Jan Lindkvist**

– Cykel- och mopedbuden som är anställda direkt i Foodora får en fast timersättning och en premie per leverans. I grunden finns en garanti på lägst 100 kronor i timmen. På kvällar och helger är garantin högre, säger Transports centrala ombudsman och förhandlare Mats H Andersson.

Förbundets största avtal, Transportavtalet, gäller normalt för terminalarbetare, åkerichaufförer och budbilspersonal. Cykel- och mopedbud omfattats inte av något av Transports närmare 30 riksavtal.

Foodora har nu skrivit på Transportavtalet. Det täcker en mindre grupp bilbud som är anställda direkt i Foodora. Merparten av bilbuden finns i Foodoras dotterbolag, Hungry Delivery. Där finns ännu inget kollektivavtal.

MEN DEN STORA nyheten är att Transport och Foodora enats om en uppgörelse, ett företagsavtal, som täcker moped- och cykeldistributörerna. Överenskommelsen börjar gälla den 1 april 2021 och innebär att anställda som cyklar eller åker moped får en fast timlön, plus en premie för varje leverans.

På vardagar är den fasta timersättningen 70 kronor. Plus 20 kronor per leverans. Är det få leveranser är buden ändå garanterade en lägsta timbetalning på 100 kronor.

På vardagar efter klockan 19 höjs den fasta ersättningen till 75 kronor. Premien på 20 kronor är oförändrad. Men timgarantin höjs till 110 kronor.

På helger och röda dagar är grundbetalning 90 kronor per timme, plus 20 kronor för varje leverans. Här är timgarantin 125 kronor.

STATISTIK FRÅN BRANSCHEN visar att buden normalt hinner två till tre leveranser i timmen. Det innebär att Foodora-personalen bör komma upp i 115–135 kronor i timmen vanliga vardagskvällar, då många leveranser sker.

Cykel- och mopedbuden får också tio kronor extra i premie, om avståndet är längre än fyra kilometer.

För varje arbetad timme utgår också 1,50 kronor i ersättning för cykel och annan utrustning.

– Buden får också reglerad övertidsersättning, 75 procent. Den ska betalas ut när man jobbat mer än heltid, 38,25 timmar per vecka, förklarar Mats H Andersson.

UPPGÖRELSEN INNEBÄR ÄVEN att buden får samma avtalspension, semesterersättning på 13 procent och försäkringsskydd som andra transportarbetare. Buden är också garanterade en lönehöjning på minst 2,4 procent den 1 maj 2022.

DET NYA AVTALET innehåller även regler om bland annat arbetskläder och anställningsbevis.

I ett pressmeddelande beskriver Transports ordförande Tommy Wreeth avtalet som en stor framgång:

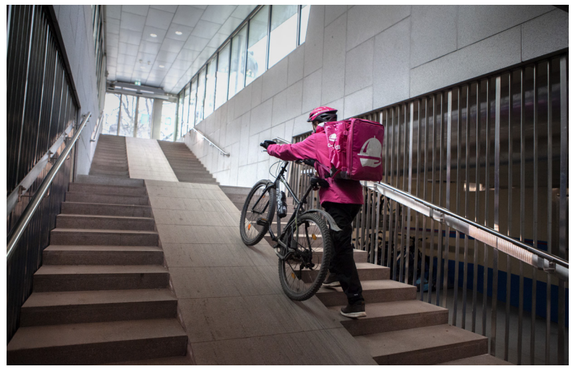
– Det är ett banbrytande steg för hela gig-ekonomin i Sverige, men också för Europa. Det visar att den svenska modellen fungerar och att även plattformsarbete ska regleras inom ramen för kollektivavtalsmodellen.



Harry Heath betalar själv för att förvara cykel och arbetskläder i ett garage som helt saknar koppling till hans arbetsgivare.



Ombyte i cykelgaraget.



Harry Heath kommer strax ut på Odenplan. Sedan tar han Upplandsgatan mot city.

Matbudet Harry Heath: ”Avtalet är en början”

Foodora. Harry Heath tillhör en liten grupp matbud som värvat många medlemmar på Foodora samtidigt som Transport förhandlat fram kollektivavtalet.
– Vi är lite besvikna, men det är i alla fall en början, säger han.

Text och foto **John Antonsson**

Harry Heath tar tunnelbanan från Farsta och kliver av vid Odenplan. Där förvarar han jobbets ryggsäck, jacka och cykel i ett cykelgarage som är till för arbetspendlare, men nu har blivit omklädningsrum, verkstad och lunchhäng för huvudstadens många gig-jobbande matbud. Harry Heath hälsar på några killar som kommer in och plockar ut sina rosa eller gröna ryggsäckar ur skåpen.

Harry Heath pekar på sina vinterdäck och berättar att han och några kollegor kämpat hårt för att få dem, när de var skyddsombud på Foodora i Uppsala. När Harry Heath till slut skulle gå till butiken och hämta ut däcken visade det sig att Foodora beställt fel storlek. Butiken var schyst och lät honom byta till ett annat par. Sedan fick han gå till en annan verkstad för att montera däcken. Det fick han betala för själv. Allt detta fick han göra på sin obetalda fritid. I nya avtalet får han 1,50 kronor i timmen för cykelslitage.

– Det kostar mycket mer än så att underhålla en cykel. Minsta lilla reparation kostar några hundra. När drivlinan ska bytas ut kostar det mer än 1 000 kronor.

NÄR HARRY HEATH flyttade från Uppsala till Stockholm sa han upp sig från Foodora. Tanken var att han skulle hitta ett annat jobb. Sedan kom corona och det blev svårt att vara arbetssökande. Harry Heath sökte sig till Foodora igen. Först var bolaget inte intresserade av att anställda honom.

– Jag tror att det är för att jag engagerat mig som skyddsombud i Uppsala. Men jag vet inte säkert.

Så han sökte igen, men med en annan e-postadress, och då var jobbet hans.

– De som anställer vet ingenting om oss. Jag träffar nästan aldrig någon som jobbar på kontoret.

Harry Heath tillhör en liten grupp cyklande matbud som lagt ner tid och hjärta för att värva medlemmar till facket. Transport har dubbelt fler medlemmar på Foodora jämfört med DHL i Stockholm.

HARRY HEATH KONSTATERAR att avtalet inte blivit allt vad de hoppats på. Garantilönen, semesterersättningen, premiepensionen och 1,50 kr i timmen för cykelreparation är en förbättring av inkomsten.

– De medlemmar jag varit i kontakt med är mest av allt missnöjda över att de som kör ut mat med bil inte omfattas av kollektivavtalet eftersom de är anställda av ett dotterbolag. Vi har flera medlemmar som kör bil utan att ha en garanterad lön, berättar han.

En annan sak som väcker missnöje är att det inte gick att avtala bort bolagets överanvändning av korta visstidsanställningar. I regel anställs buden på en eller några månaders kontrakt och många känner sig otrygga när deras korta allmänna visstidsanställningar går ut.

– Antalet leveranser på timme avgör om vi får förnyade kontrakt eller inte. Det gör arbetarna stressiga hela tiden och det uppmuntrar till att trafikregler bryts.

– Som jag förstår det är det svårt förhandla bort korta kontrakt så länge lagen ser ut som den gör, men det är ändå en besvikelse, säger Harry Heath.

HARRY HEATH OCH hans kollegor betalar själva 120 kronor i månaden för skåp och cykelgarage. Lokalen har ingenting med arbetsgivaren att göra.

– Företaget ser oss inte som individer. De träffar oss aldrig och vet inte hur vi har det.

När Harry Heath bytt om, stående på ett golv med oljefläckar, släpat cykeln uppför trappan ska han cykla Upplandsgatan ner till Vasagatan och området runt Centralstationen. Det är där personalen får stämpla in på sina skift.

– Vi rör oss i staden men det är ett ganska ensamt jobb.

När Harry Heath väl cyklar ut maten får han grundlönen på 70 kronor i timmen och 20 kronor per leverans. Garantilönen tror han kommer att hjälpa.

– Vissa stunder finns det ingenting att göra.

FOODORA HAR HITTILLS inte varit särskilt intresserade av att betala cykelbuden när de inte är i farten.

– Om cykeln går sönder på arbetstid lägger de in oss på 60 minuters obetald rast. Då måste vi snabbt ta oss till en verkstad, och betala för reparationen själva. Vi förlorar dubbelt när något går sönder.

Under arbetsdagen får buden, enligt nya avtalet, också tio kronor extra per leverans som är mer än fyra kilometer mellan restaurang och kund. Det är en höjning som kommer med nya kollektivavtalet.

– Men sträckan blir oftast längre. Företaget tar inte hänsyn till hur långt vi har att cykla till restaurangen vi ska hämta mat från.

HARRY HEATH BERÄTTAR om ett problem som uppkommer vid nästan varje arbetsdags slut, särskilt när kunderna finns längre bort.

– Om jag har en order som ska lämnas flera kilometer från min startposition så slutar ändå skiftet där.

– Så ibland måste vi cykla 20–30 minuter för att komma tillbaka till cykelgaraget, efter att vi slutat få betalt, säger han.

HARRY HEATH PLANERAR att säga upp sig inom kort.

– Största anledningen är att jobbet ger mig mycket ångest, och jag har insett att min psykiska hälsa kommer att bli mycket bättre om jag slutar. Jag tror att det är ett vanligt problem inom företaget.

Avtal klart för Lidls östförare

Åkeri. Transport har tecknat ett kollektivavtal, ett utstationeringsavtal, med det tyska åkeriet Meyer, som kör för Lidl i Sverige.

– Det innebär att 53 utländska chaufförer får svenska löner, säger ombudsman Tommy Jonsson som ingår i förbundets Ordning och reda-grupp.

Tommy Jonsson och Ordning och reda-kollegan Jimmy Ovesson har förhandlat med Meyer ända sedan i höstas. I slutet av februari enades parterna och villkoren säkras för 53 förare som är stationerade i Halmstad, Örebro och Rosersberg, norr om Stockholm.

Tommy Jonsson är mer än nöjd:

– Merparten av förarna kommer från Polen. Vi ser uppgörelsen som ett genombrott. I EU är det faktiskt bara Transport i Sverige som ligger på för att teckna avtal för utstationerade chaufförer. *JL*

Fler ska jobba mer på a-kassan

A-kassan. Transports a-kassa förstärker med tolv personer för att klara ökad arbetsbelastning. Och ska hjälpa den utsatta Alfa-kassan.

Transports arbetslöshetskassa har klarat det gångna året jämförelsevis bra, trots extrema förhållanden orsakade av pandemin. För arbetslösa medlemmar ligger väntetiden på dyram fen veckor, i median.

– Det är inte längre väntetid än vi hade före pandemin, säger Daniel Olsson, biträdande kassaföreståndare på Transports a-kassa.

För andra a-kassor är situationen alarmerande. Både rekordökning av arbetslösheten och antalet medlemmar har lett till långa handläggningstider. Arbetslösa anslutna till Alfa-kassan får i dagsläget räkna med 20 veckors väntan på ersättning. Andra halvåret 2020 var det ännu värre. Redan i höstas var det därför aktuellt att andra a-kassor skulle hjälpa till med Alfa-kassans handläggning.

Nu har Transports a-kassa blivit uppmanad att hjälpa till med handläggningen, både av regeringen och Inspektionen för arbetslöshetsförsäkringar.

För att klara det kommer Transports a-kassa att under en tid anställa sammanlagt tolv personer. *LH*

Hamn kör över facket och tar in bemanningsföretag

Hamnarbetare. Södertälje hamn går emot facket och ersätter extringarna med bemanningspersonal. Nu fruktar även fast anställda att deras anställningar hänger löst.

Text **John Antonsson**

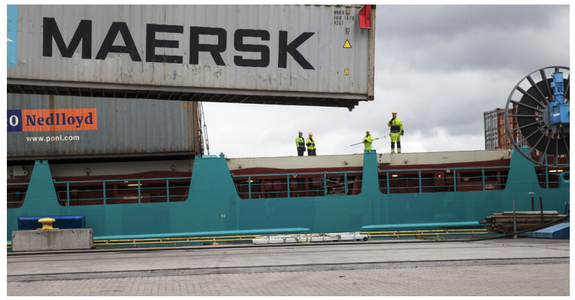


FOTO: JOHANNA KVANSELL

Södertälje hamn blir landets tredje hamnarbetsgivare att anlita bemanningsföretag.

Transport förhandlade med Södertälje Hamn om att ta in bemanningsföretag, och sa nej.

HAMNARNA HAR SEDAN länge ett eget system för att täcka tillfälliga arbetstoppar. Hamnarbetarna som hoppar in kallas extringar eller blixt.

– Vi är rädda för att arbetsgivarna ska lämna avtalets rekommendation om att det ska vara högst 20 procent blixt. I andra branscher finns det arbetsplatser där 20 procent är tillsvidareanställda och 80 procent kommer från bemanning. Där vill vi inte hamna, säger Patrik Östbjerg, ombudsman för Transports hamnavdelning 1.

I PERSONALGRUPPEN FINNS en oro att det här är ett första steg mot att ersätta fast personal:

– Vi är oroliga att vi ska sägas upp och ersättas av bemanningsanställda, förtydligar Transports klubbordförande Patrik Sundström.

Hamnbolagets vd Robert Tingvall försöker dämpa oron:

– Det är inte alls vår plan. Jag tycker faktiskt att vi visar det då vi samtidigt försöker rekrytera egen personal. Vi tror på mer jobb och har redan börjat söka personal, då vi vet att det kan ta lite tid att hitta duktiga och rutinerade hamnarbetare. Vi har just haft en arbetsplatsträff och alla har fått ventilera. Jag tror att en stor del av oron är borta.

SÖDERTÄLJE HAMN UPPGER att de tar in bemanningsföretaget Eterni för att få mindre personalomsättning.

– Vi ser det som ett försök att säkerställa att det är samma personer som kommer tillbaka och jobbar. Vi brukar inte ha jobb för extrakåren mer än ett par dagar i veckan. Det gör att många hittar nya jobb och försvinner, säger Robert Tingvall.

Transports ombudsman berättar att oron bland de anställda är kvar. Han känner inte heller igen sig i företagets förklaring.

– Så stor omsättning på personal är det inte. Och det var inte skälet bolaget angav när vi förhandlade. Då ville man ha bemanningsföretag för att det är så krångligt att planera blixt, vilket det inte är, säger Patrik Östbjerg.

Bemanningsföretag och hamnavtalet

I avtalet som gäller från och med 1 december 2020 fick Transport med en bilaga som reglerar hur hamnbolagen ska agera när bemanningsföretag anlitas.

Innan inhyrningen sker måste företaget förhandla med facket om bland annat:

- Syftet med inhyrningen.
- Omfattningen.
- Hur länge den ska pågå.
- Vilka personer som hyrs in.
- Vilket arbete bemanningspersonalen ska utföra.
- Hur lönenivån ser ut. Och introduktionen.

Transport stödjer Norgependlare

Facket.Till stöd för gränspendlare genomförde LO Sverige och LO Norge en manifestation den 1 mars. Folk från Transports avdelning i Uddevalla fanns på plats med fanor på Gamla Svinesundsbron.

– Vi fick frågan om vi kunde vara med, det handlar om att stötta och visa att vi förstår problemet. Dels för gränshandeln, dels för alla gränspendlare, sa Jan Lendin, ombudsman på Transports avdelning Bohuslän/Dalsland, före manifestationen.

Bakgrunden är stängningen av riksgränsen, som norska regeringen beslutade om i slutet av januari. Då stängdes gränsen för utländska medborgare med arbetsplatser i Norge.

Från och med den 1 mars, öppnar landet åter gränsen för dagpendling. Men det är flera oklarheter runt fortsatta restriktioner, bland annat krav på friskhetsintyg. *LH*



FOTO: DAN JOHANSSON

Röda fanor på Gamla Svinesundsbron den 1 mars.

AD skjuter upp mål om reklamlöner

Reklam. Facket vill ta hjälp av Arbetsdomstolen för att reklamutdelare ska få mer betalt. Men huvudförhandlingen sköts fram en gång till.

Text **John Antonsson**

Torsdagen den 25 februari var det tänkt att Transport och Almega skulle mötas i Arbetsdomstolen. Tvisten gäller hur reglerna om garantilön och tidräkning i kollektivavtal ska tolkas för reklamutdelare på det skånska företaget Marknad och service i Syd, som Transportarbetaren skrivit om tidigare.

BILJETTERNA TILL STOCKHOLM var bokade för två reklamdistributörer, Transports centrala ombudsman Jerker Nilsson och två lokala fackliga företrädare. Nu skulle en följetong som pågått sedan april 2018 få ett slut. Men en vecka före huvudförhandling kom beslutet att rättegången ställts in – för andra gången. Den skulle först ha genomförts i april förra året. Parterna har dessutom haft två muntliga förberedelser i rätten, vilket är ovanligt.

Almegas ombud har sedan årsskiftet gjort flera påstötningar hos Arbetsdomstolen om att skjuta på förhandlingen.

– Min bestämda uppfattning är att det är ett oblygt sätt att förhala processen, de vill att det ska ta ännu mer tid. Nu hoppas jag att Arbetsdomstolen ska hitta en ledig dag så snart som möjligt, säger Transports centrala ombudsman Jerker Nilsson.

– Vi har haft mer än tio möten mellan parterna efter att ärendet skickades till Arbetsdomstolen. Vi är fortfarande inte överens. Ju mer man gräver i frågan inser man att vi står väldigt långt ifrån varandra.

RÄTTEGÅNGEN SKULLE TA upp två principiella frågor. Den ena handlar om vilken tid som ska räknas som arbetstid. Facket vill att distributörer exempelvis ska få betalt när de bär in reklam i garaget och när de tar sig till första brevlådan. En annan del av tvisten handlar om vad som ska anses vara en normalprestation. Arbetsgivarparten på distributionsföretaget har ensidigt beslutat att en normalpresterande distributör kan sortera 3 200 exemplar i timmen.

Arbetsdomstolen har inte planerat in ett nytt datum.

Gate gourmet stäms på nytt

Flyg. Rättegången har ännu inte hållits om de uppsägningar som Transport anser saknar saklig grund. Men nu stämmer facket cateringbolaget Gate gourmet i Arbetsdomstolen. Igen. Företaget tillämpar fel avtal, hävdar Transport.

Text **Justina Öster**

I den första stämningen handlar det om uppsägning av ett 60-tal anställda som tidigare arbetade på Transports avtal vid Gate gourmets anläggningar på Arlanda, Landvetter i Göteborg och Malmö airport.

I DEN NYA stämningen, där Transport åter tar hjälp av fackets juridiska byrå, LO-TCO Rättskydd, gäller det i stället de Transportmedlemmar som jobbar kvar. Det vill säga de arbetare som anställdes igen efter att samtliga sagts upp och nu ,enligt företaget, ska arbeta på Hotell- och restaurangfackets (HRF) cateringavtal. En del av Gate gourmets anställda jobbade redan tidigare på HRF:s avtal.

Transport och HRF har motsatt sig att företaget på eget bevåg byter avtal. Facken hänvisar till att det avgörs av fackförbunden, inte av arbetsgivarna.

FÖRETAGET HAR DÄREMOT hållit fast vid att HRF:s avtal ska gälla. Och i ett svar till Transportarbetaren förklarat att bolaget gör de uppsägningar och förändringar som krävs för att verksamheten ska fortlevat.

– Att Gate gourmet tillämpar fel avtal medför att de anställda vi företräder får fel ob- och fel övertidsersättning, säger flygombudsman Johan Einarsson.

David Ericsson

Klarna skor sig på fattiga

De flesta känner nog till inkasso- och finansbolaget Klarna. Dess historia från några studenter på Handelshögskolan som fick en idé, till ett företag med miljardomsättning är inget annat än en framgångssaga.

Och faktum är att min mor varit med och skapat dess inkomster! Så här gick det till då hon fick förmånen att vara med och bygga upp både Klarnas och inkassobolagens rikedomar.

FÖR ETT PAR år sedan, då mamma ännu levde (hon blev 86 år), ringde min syster och sa:

– Morsan har inga pengar. Kan du hjälpa henne?

Jag blev lite förvånad. Min mamma hade varit banktjänsteman och vad jag visste hade hon ganska bra ekonomi.

Det visade sig vara fel. Utan att vara dement, hade hon rört till saker en aning. Då jag kom in i det hela hade hon en duktig hög med inkassokrav från Klarna och andra företag med mer eller mindre fantasifulla namn.

> Deras inkomster kommer till stor del från fattiga människor som min mor.

Hon kunde få erbjudande om allt från en säkerhetsdörr, som jag dock lyckades avstyra, till tre månaders gratis prenumeration på någon sticktidning, eller Baka och sylta och liknande. När månaderna gått ville hon avbryta ”prenumerationerna”. Men det var lättare sagt än gjort. Att komma fram på telefon var omöjligt och inte heller mejl svarades det på. Däremot fortsatte räkningar och tidningarna att komma.

Då inga pengar fanns blev det inkasso och avgifter. Först kanske 160 kronor sedan 560 och så vidare upp till tusenlappar för hanteringen och med skyhöga räntor. Och här kommer en av Klarnas grundare, Niklas Adalberth, in. Vid en investeringskonferens 2014 sa han:

– Den bästa kunden är den som inte betalar direkt och som får en påminnelse och sedan ett inkassobrev. Då kan vi lägga på avgifter.

KLARNA ÄR VÄRDERAT till 265 miljarder. Företagets inkomster kommer till stor del från fattiga människor som min mor som betalar, eller luras betala, för varor som de egentligen inte ha råd med. Vilket visas av att Klarnakunder har skulder på 500 miljoner kronor hos kronofogden enligt Aftonbladet.

Klarna och säkert andra inkassobolag gör alltså miljardvinster på medvetet usla affärer som sedan kronofogden får reda ut och driva in pengar för. Samtidigt som personer som min mamma får leva på mindre än tvåtusen i månaden som ska räcka till allt.

Klarnas framgångar är otvivelaktiga, men jag undra bara en sak: när ändrades begreppen så att lånehajar och ockrare plötsligt började kallas finansmän?



Toppen & botten

↑ Att coronavaccineringen kommit i gång.

↓ Den jätteindustri som lever på att lura folk på pengar.

David Ericsson är författare och lastbilschaufför.



Väntan, hopp som glimmat till och ny väntan. Efter ett år med corona är flygets framtid ännu oviss och hallarna ganska tomma på Arlanda.

Flyget behöver ko nstgjord andning

Permitteringar, varsel, uppsägningar, tänt hopp som släckts igen. Ett års kamp mot corona har tärt hårt på flygbranschen. ”Flyget ligger i respirator, väntar på vaccin och hävda inreseförbud”.

Text och foto **JUSTINA ÖSTER**

ANALYSEN GÖRS AV ombudsman Johan Einarsson på Transports flygavdelning. Som andra i branschen hoppas han att flyget ska kunna resa sig ur respiratorn när covidvaccinet når ut, restriktionerna hävs och världens länder öppnar sina gränser igen.

Resandet ligger kvar på en låg nivå, men en försiktig ljusning kan anas inom flygfrakten, enligt uppgifter från Swedavia i början av året. Samtidigt nås vi av rapporter om försenade vaccinleveranser, exportförbud och länder som slåss om doserna. Tidningsrubriker talar om Norwegians rekordstora förlust, SAS uppsägningar och att Lufthansa blöder.

Statens permitteringsstöd som hittills räddat åtskilliga jobb har förlängts till och med den 30 juni. Det innebär att företag efter förhandlingar med facket kan permittera anställda på upp till 80 procent, medan skattebetalarna står för 75 procent av notan.

Flygavdelningen, flygtekniker och fraktflyg

TRANSPORTS FLYGAVDELNING jobbar för högtryck sedan krisen slog till. Både Einarsson och ombudsman Petri Perälä hoppades på uppdämd reslust och uppsving till sommaren, så försenat vaccin är en besvikelse. Johan Einarsson förhandlar nu också om uppsägningar av ett 40-tal flygplanstekniker på SAS.

– Vissa tekniker har redan fått uppsägningsbesked. Men vi sitter ännu med arbetsgivaren och försöker hitta lösningar så att fler ska få behålla jobbet, säger Johan Einarsson.



Johan Einarsson



Petri Perälä



Marie-Louise Rindå

När detta skrivs tror han inte att alla 40 ska behöva gå. En lösning är mer flexibla scheman, som ledningen efterfrågar. Om det blir till det sämre vill Einarsson inte gå in på, synen på det varierar från person till person, beroende på livssituation.

– I slutet på mars hoppas jag att vi ska ha säkrare besked.

I botten finns en konflikt om beräkning av permitteringsstödet.

FLYGTEKNIKERN OCH FACKLIGA ombudet Marie-Louise Rindå kallar uppsägningarna en katastrof.

– Jag förstår inte riktigt hur bolaget ska klara att driva verksamheten sedan. Vi har nyss hämtat hem mer jobb. Stämningen är ganska arg och irriterad på golvet.

FLYGET ÄR KONJUNKTURKÄNSLIGT, konstaterar Petri Perälä. Han oroar sig över att många av de yngre flygplatsarbetarna fått gå. Jobbet blir tyngre för de äldre, som är kvar.

– Det är viktigt att bolagen behåller sin kompetens och är beredda när flygindustrin drar i gång igen, för då brukar det gå snabbt uppåt.

FLYGAVDELNINGENS ORDFÖRANDE (fram till den 24 mars) Viktor Andersson inväntar också en ljusning för charterflyget. Men han tror inte att affärsresandet kommer att återgå till tidigare nivåer.

– Det vore idiotiskt nu när alla fått pröva och upptäckt att digitala möten fungerar. Det handlar om både ekonomi och miljö. Inrikestrafiken kommer nog att påverkas mest, förhoppningsvis ta fart i sommar. Bara inte den tredje vågen följs av den fjärde eller femte.

Flygavdelningen har förlorat omkring 150 medlemmar på grund av uppsägningarna. Andersson befarar att tappet kan öka till totalt 250–300 personer.

Aviator på Landvetter och Arlanda

TILL FÖLJD AV CORONAN sa marktjänstbolaget SGH upp all personal och la ner sin verksamhet vid både Landvetter och Malmö airport. Vinnare blev i stället konkurrenten Aviator, som tidigare sagt upp anställda. Patrick Forslund är klubbordförande i Göteborg.



Patrick Forslund



Viktor Andersson



Elias Jobran

– Många blev arbetslösa men åtta personer fick komma över till oss och vi kommer att anställa fler. Hur många vet vi inte än. Det beror på när trafiken drar i gång, men det blir säkert lika många till. Allt beror på när det kör i gång igen.

Forslund låter hoppfull:

– Vår ägare har varit tydlig med att vi kommer att klara detta, bara vi hjälps åt.

För personalen har det medfört kortare schemaperioder. Enligt avtal ska de få nya scheman två veckor innan de börjar gälla. Men under pandemin har klubben gått med på fem dagars framförhållning.

– Trafiken ändrar sig ju hela tiden. Det är ett sätt att behålla jobben, kosta vad det kosta vill. Vi har bjudit till. Så vi hoppas företaget är bra på att bjuda igen, när det vänder.

När, inte om, är den stora frågan, enligt Patrick Forslund. En prognos är att resandet 2024 bör vara tillbaka på 2019 års nivå. Och affärsresandet kommer att följa med upp, spår Forslund. Flygskam viftar han bort, reser gärna själv.

– Jag försöker gjuta mod i kollegorna som jobbar 50 procent: Kämpa på och håll ut! De har det tufft och Arbetsförmedlingen kräver att de ska söka andra jobb.

En del av styrkan arbetar 75 procent, men det skiftar över tid.

– Vi hade aldrig klarat oss utan permitteringsstöd!

KLUBBORDFÖRANDE ELIAS JOBRAN på Aviator vid Arlanda berättar om fortsatta permitteringar. Som mest har han varit nere på 40 procents tjänstgöring. Med fortsatt stöd jobbar en del av lastarna nu 60 procent.

Han avvaktar förlustdrabbade Norwegians sommarplaner och tippar:

– Minst två år tar det nog innan man kan börja se en någorlunda ljusning. Jag tar det med jämnmod, vill inte vara pessimist, bara realist. Men många tankar far runt i huvudet. Funkar arbetslöshetsförsäkringen, om det går åt helvete? Får jag chans att utbilda mig?

Trots statsstöd har permitteringarna försämrat ekonomin och gjort det knepigt för en del, förklarar Jobran. På möten har



MER LÄSNING

... på transportarbetaren.se:

→ Läget för kontrollanter och skyddsvakter vid de stora flygplatserna.

→ En intervju med med flygfraktsarbetaren Magnus Bärnsten om livet som permitterad.

Planen står parkerade och en ensam resenär drömmer sig måhända bort till andra kontinenter.



Hans Ahlberg



Carl-Bertil Essebro



Björn Grönlund

kollegorna ändå uttryckt tacksamhet för klubbens jobb.

– Vi lyckades rädda ett antal säsongsanställda som fick heltidsanställningar. Vi har ny vd och arbetsgivarna har signalerat att de vill ha samtal om framtiden med facket. Så har det inte varit tidigare, så vi hoppas på bättre samarbete.

SGH på Arlanda

HUVUDSKYDDSOMBUDET Hans Ahlberg på SGH vid Arlanda talar om en fortsatt kärv situation, trots permitteringsstöd. Han upplever att arbetsgivaren tar pandemin som ursäkt för att flytta fram sina positioner. Och ”försöka få igenom gamla surdegar”, i ett läge när folk är rädda att förlora jobbet.

För lastarna innebär det mer och tyngre jobb, som sliter på både kropp och psyke.

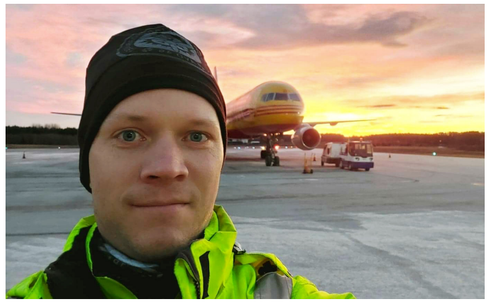
– Vi förstår att omorganisation och förändringar är nödvändiga, men inte i den omfattning och på det sätt de genomförs, säger Ahlberg.

– Redan före pandemin var vi hårt slimmade och underbemannade. Det har ledningen vant sig vid och nu ska vi ner på en ännu lägre nivå. Rutiner görs om och anställda tvingas utföra arbetsuppgifter de saknar förutsättningar för.

På samma gång flyttas ansvaret, ifall något går fel, över på enskilda arbetare. De törs inte rapportera, fast de enligt reglerna ska göra det. Sedan anklagas de för just det, anför Hans Ahlberg.

– Jag har suttit i flera såna samtal efter att något gått snett för stressade medarbetare. Säkerhetstänket sätts på undantag och arbetsgivaren lever på de anställdas goda vilja och okunskap.

För att förbättra säkerheten vill Ahlberg snabbt ha i gång kurser och fortbildning, som hejdats av coronan ”innan ett plan dimper ner i backen”.



Klubbordförande David Kristoffersson vid Örebro flygplats är optimistisk.

Flygplatsarbetare Örebro

VID ÖREBRO FLYGPLATS är David Kristoffersson klubbordförande. Flertalet anställda jobbar nu 60 procent och får permitteringslön.

– Vi har förlorat chartertrafik men fraktflyget har räddat oss. Nu kan vi bara vänta. Fast vi är optimistiska, vi kommer att rida ut det här. Vi har minst lika mycket frakt som före coronan, mycket tack vare den ökade e-handeln.

Kristoffersson tror att många tröttnat på den digitala mötestekniken. Ansvar för miljön ser han inte som ett resehinder, snarare en sporre att skynda på den tekniska utvecklingen.

– Snart ser vi säkert elplan i trafik.

Lycksele och Vilhelmina flygplatser

CARL-BERTIL ESSEBRO är klubbordförande och skyddsombud vid Lycksele flygplats med ett gott arbetsklimat och samarbete med ledningen. Utifrån sina arbetsuppgifter får flygplatsarbetarna själva avgöra hur många procent de behöver jobba, respektive vara permitterade.

– Den 1 mars gick flera upp från 40 till 60 procents arbete. Inser någon att han inte hinner med uppgifterna får han gå upp i tid. Verksamheten måste fungera, säger chefen. Men det är viktigt att inte överskrida arbetstiden. Då blir vi återbetalningsskyldiga till staten.

Flygtrafiken är halverad och nere på en dubbeltur (Lycksele–Stockholm) per dag. Det ger mer helgledighet, berättar Essebro. Lycksele är också en av landets tio beredskapsflygplatser som ansvarar för att bland annat ambulans- och sjuktransporter fungerar.

Coronasäkring med handsprit, munskydd, desinficering och städning sköts väl i Lycksele, betonar Carl-Bertil Essebro.

– Platschefen och vd:n ser oss som en resurs och varken vi eller passagerarna ska smittas. Av totalt 20 anställda är två sjuka nu, men det har varit fler under coronaåret.

BJÖRN GRÖNLUND VID Vilhelmina flygplats har tagit över ansvaret för Norrlandsregionernas klubb 14. Där ingår Arvidsjaur, Hemavan, Lycksele, Vilhelmina och Kramfors. I Vilhelmina har arbetarna också gått upp i arbetstid.

– Snöröjningen gav mer jobb under vintern och sportlovet ett uppsving.

En del blir glada över att arbeta mer, andra har vant sig vid mer fritid, säger Grönlund. Flygplatsen samkör med Lycksele och har ungefär halverad trafik.

I samband med sportloven kom det första coronafallet bland personalen på rampen. Samtliga tio är med i Transport. Det är obligatoriskt, skämtar Björn Grönlund.

– Alla fick testa sig men resten av svaren var negativa.

Fotnot: Sveriges beredskapsflygplatser finns i bland annat Gällivare, Luleå, Umeå, Åre Östersund, Sundsvall–Timrå, vid Arlanda, Landvetter, i Visby, Ronneby och Malmö. De får alla statligt stöd för att hålla jourberedskap under pandemin.

Däcktuggen kapade Oves fingrar

Det var lugnt på åkeriet. Vill du hoppa in och köra lastmaskin på Ragn-Sells däckåtervinning, undrade chefen. Sitt ja har chauffören Ove Bergman ångrat många sömnlösa nätter. En däckklippmaskin kapade fyra av hans fingrar.

Text och foto **JUSTINA ÖSTER**



Ove Bergman drar ut de värkande fingrarna som vill kroka sig in mot handloven. Klon kallar han sin vänsterhand. I början hade Ove både dag- och nattskena. Nu använder han bara en på natten. Fingrarna går att steloperera, men då får han sämre grepp och svårare att köra bil.

å fort kan livet vända.

Före olyckan körde jag den största kranbilen på firman. Nu vet jag hur mycket man gör med sina händer. Det tänker man inte på när de funkar som de ska, säger Ove Bergman hemma i villan i Sandviken.

Han ser ner på ”klon”, hans eget namn på den böjda vänsterhanden som vilar på köksbordet. Efter olyckan hängde pekfingret kvar i en sena. De andra var avklippta, men kirurgerna i Uppsala lyckades rädda och sy tillbaka två fingrar. Ove visar:

– De satte ringfingret på långfingrets plats.

Han kom till handkirurgen med fingrarna i en påse. Kollegorna på däckåtervinningen i Gävle hade letat fram dem bland däcken, som skulle klippas till flis i maskinen. En så kallad däckshredder (Eldan Mobile Super Chopper), som ägdes av Ragn-Sells.

VI GÅR TILLBAKA till dagen Ove aldrig glömmer, den 25 mars 2019. Han körde hjullastare på däckåtervinningen, matade fram tunga däck till klippmaskinen och körde bort skuret däckflis i skopan. Fast nu var det stopp. Enmansföretagaren som servade och skötte maskinen, sa ifrån att det var dags att byta knivarna på den ”roterande valsen”, rotorn.



FOTO: PRIVAT

Ove Bergmans egen bild från Ragn-Sells däckklippmaskin i Gävle, där tuggen plötsligt gick i gång vid byte av knivar. Uttjänta däck klipptes till flis.

De slets hårt och byttes regelbundet.

Ove kör fram hjullastaren till maskinen. De kliver båda upp i lastarens skopa. Rotorn är avstängd och snurrar inte, men motorn är i gång. Att slå av och på den är för ”opraktiskt”, förklarar företagaren senare i polisförhör.

Männen har bytt en kniv och ska skruva fast nästa. Företagaren greppar mutterdragaren, Ove håller fast kniven, men plötsligt går rotorn i gång.

– Jag har inte en chans. Rotorn sliter av mig handsken och fingrarna på vänsterhanden.

De kläms mellan den roterande och den fasta kniven. Företagaren kastar sig bakåt i skopan, trycker på fjärrkontrollens nödstopp och manövrerar rotorn i motsatt riktning. Så att den matar ut, i stället för in.

– Fantastiskt att han hade sån sinnesnärvaro och tryckte på rätt knapp. Annars vet jag inte ... om skyddshandsken, tummen, handen, armen och ja hela jag hade dragits med.

Företagaren var ”alldeles förstörd” efteråt när Ove ropade till en chaufför att ringa efter ambulans. Allt stannade av och alla skyndade till. Han blödde inte mycket, var adrenalinstinn och kände inget. Tänkte mest på hur han skulle få hem bilen.

Efter lång väntan på akuten i Gävle skickades Ove vidare till Akademiska sjukhuset i Uppsala. Där togs han snabbt emot på handkirurgiavdelningen, opererades och sov i två dygn. Sedan dess har Ove varit sjukskriven. Han har ett mobilalbum med bilder kring olyckan, tittar på dem ibland.

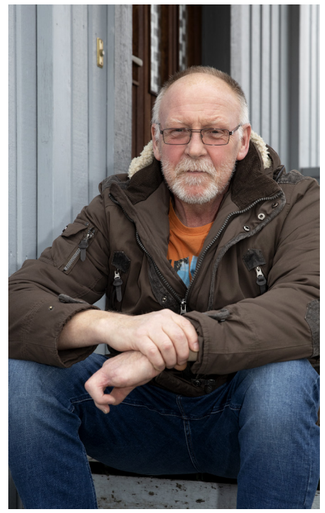
HUR VAR DET DÅ med Ragn-Sells? Och varför jobbade kranbilsföraren Ove på däckåtervinningen i Gävle? Miljöbolaget hade sedan en tid lagt ut hantering och service av maskinen på en entreprenör, företaget Norbio. Men det var bara början på en lång kedja av entreprenörer

Norrbio håller till i Åtvidaberg och ägnar sig egentligen främst åt att flisa och krossa biobränsle. Så bolaget la i sin tur ut maskinskötseln på en norsk enmansfirma. Därutöver anlitade Norbio ännu en entreprenör, som samlade in och sorterade däck. Det åkeriet tog i sin tur in en underentreprenör, åkeriet där Ove arbetade. Han lånades in för att köra lastmaskin.

De många entreprenörerna till trots landade arbetsgivar- och arbetsmiljöansvaret ändå till slut hos den förste entreprenören, Norbio. Nästan två år efter olyckan slog kammaråklagare Åse Schoultz (vid Riksenheten för miljö- och arbetsmiljömål) fast att bolaget ska betala en halv miljon kronor i företagsbot, för erkänt arbetsmiljöbrott.

– Det kom som en smäll på truten att företaget ska betala böter till staten. Men jag som råkat illa ut? Jag får ingenting, säger Ove.

”Det kom som en smäll på truten att företaget ska betala böter till staten. Men jag som råkat illa ut? Jag får ingenting.”



Arbetsgivaren som slarvat med arbetsmiljön kommer undan med företagsbot till staten, tycker Ove. ”Men jag då, är jag inget värd? Borde inte jag som drabbats få något från bolaget”, undrar han.

KONSTIGT TYCKER OCKSÅ Transports ombudsman Niclas Sandström i Gävle.

– Skadestånd skulle ju inte ge Ove fingrarna tillbaka eller mindre värk men ändå ge honom en känsla av rättvisa, resonerar han.

Sandström är starkt kritisk till de många entreprenörerna. Ett sätt att säga upp anställda och spara pengar, anser han.

– I stället för att bolaget som äger maskinen låter sina egna anställda hantera den. På det här sättet slipper företag ta arbetsgivaransvar, men det leder till mer stress och slarv bland underentreprenörerna som jobbar på andras mark.

Ove själv refererar till Arbetsmiljöverkets inspektör som utredde olyckan och sedan ställde krav på säkerhetsåtgärder.

– Såna här olyckor ska inte behöva hända, sa han.

Ändå händer de, om och om igen, när tunga fordon och farliga maskiner möter människor. Arbetsmiljöverkets statistik talar sitt tydliga språk.

Kammaråklagare Åse Schoultz säger att företagsböter vid arbetsmiljöbrott är vanliga i dag. En halv miljon anser hon vara rimligt.

– Vi är skyldiga att tillämpa företagsbot i första hand för brott som begåtts av oaktsamhet i näringsverksamhet. Det är ju oerhört sällan en arbetsgivare med vett och vilja vill skada någon, säger Schoultz.

Men varför får Ove inget skadestånd? Läs artikeln här intill.

FOTO: PRIVAT



Oves hand efter operationen. Han kom till operationsbordet med sina kapade fingrar i en påse. Kollegorna hade letat fram dem bland däcken.

OVE SLUTER SIN friska hand som ett skydd kring sin kapade hemma i köket. Fingrarna värker fast han äter mängder av smärtmedicin och lugnande till natten.

– Det sticker, och bränner. Ibland känns det som om fingrarna ska explodera.

Smärtan och sömnbristen gör Ove lite ”dimmig” i huvudet och har hittills hindrat honom från att jobba. Det sliter på psyket.

– Jag längtar ut härifrån, vill bara börja jobba igen!

Mer info

...om ersättning vid arbetsskada på afaforsakring.se och forsakringskassan.se. Ta hjälp av ditt skyddsombud eller Transports regionala skyddsombud på din avdelning. Du kan ha pengar att hämta! Kontakter finns på transport.se under ”Avdelningar”. Eller ring 010-480 30 00.

Därför får staten pengar och inte Ove

En arbetsgivare som slarvar med arbetsmiljön och fälls för arbetsmiljöbrott kan bli skyldig att betala böter. Men varför ska staten ha pengarna – och inte den som drabbats?

Text och foto **Justina Öster**

Frågan går till kammaråklagare Åse Schoultz vid Riksenheten för miljö- och arbetsmiljömål. Att den enskilde inte kan stämma sin arbetsgivare och kräva allmänt skadestånd beror på en historisk kompromiss. I förhandlingar med arbetsgivarna släppte facken helt enkelt den möjligheten, förklarar hon.

– I utbyte fick fackförbunden och arbetstagarna den kollektivavtalade arbetsskadeförsäkringen.

SAMHÄLLETS FÖRSÄKRINGSSKYDD och fackets kompletterande försäkring är alltså tänkta att täcka den ekonomiska förlusten, om du skadar dig på jobbet. Men det finns fortfarande en möjlighet.

– En anställd vid ett företag som saknar kollektivavtal och avtalsförsäkring kan kräva skadestånd av sin arbetsgivare, säger Åse Schoultz.

Majoriteten av arbetsgivarna har dock tecknat en försäkring, som ska täcka arbetsskador, förklarar hon.

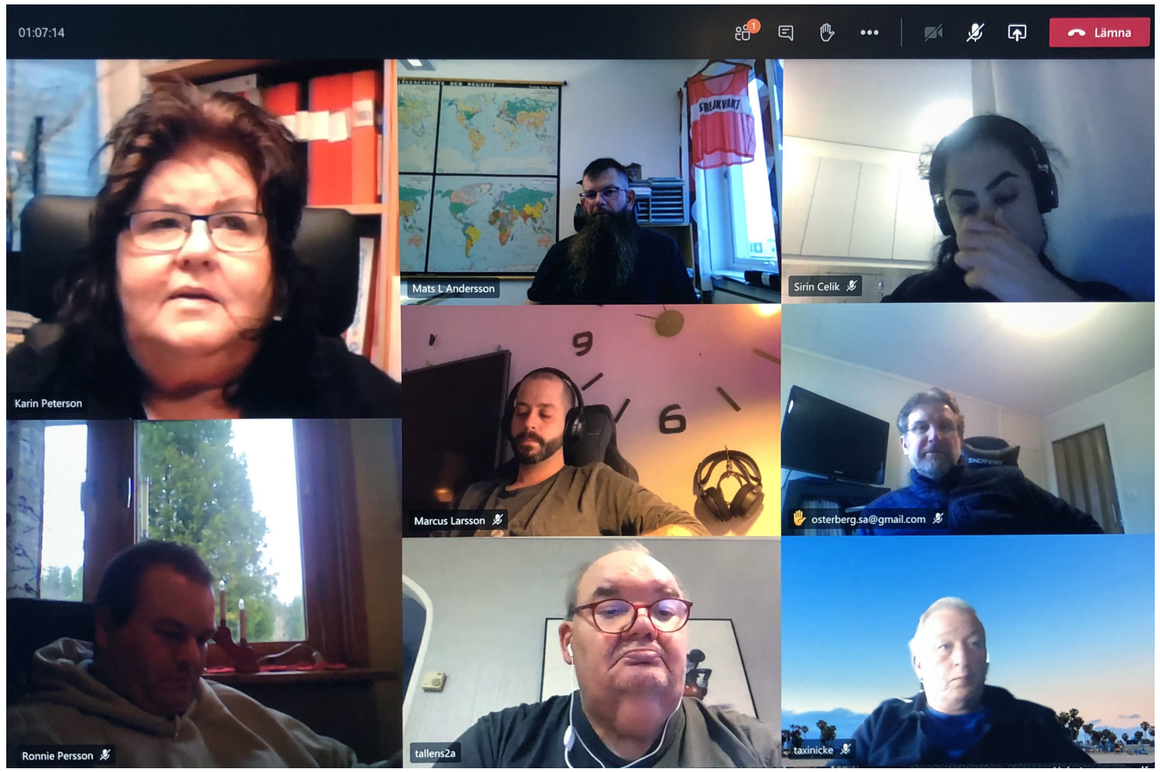
Avtalsförsäkringen är alltså ett *komplement* till din arbetsskadeersättning i socialförsäkringen. Den senare hanteras av Försäkringskassan.

ARBETSGIVAREN ÄR SKYLDIG att anmäla en arbetsskada/allvarlig olycka till kassan och Arbetsmiljöverket. Men du måste själv ansöka om ersättning hos Försäkringskassan.

Jobbar du på en arbetsplats med kollektivavtal och avtalsförsäkring kan du ansöka om extra ersättning från din avtalsförsäkring, Afa försäkring.

Vid arbetsskada finns olika typer av ersättning. Livränta, som ska ersätta förlorad arbetsinkomst är den viktigaste. För att få den ska du gå miste om lön under minst ett år framåt. Har arbetsgivaren avtalsförsäkring får du ersättning från första dagen (via TFA, Trygghetsförsäkring arbetsskada).

→ På transportarbetaren.se finns en längre intervju med Ove Bergman. Läs också om ansvar och åtgärder efter olyckan.



I den fackliga förhandlingsdelegationen för taxi ingick fem yrkesaktiva förare. Gruppen hoppas att det nya avtalet blir startskottet för ett nödvändigt förändringsarbete i branschen. (Bilden är från ett av förhandlingsdelegationens digitala möten).

”Förändringarna måste komma underifrån”

– Det nya avtalet var bara början. Nu startar det verkliga arbetet! Branschen måste förändras. Det är inte rimligt att lönerna för taxi- och färdtjänstförare ligger långt, långt under snittlönerna i LO.

Text och foto **JAN LINDKVIST**

Bakom kravet på förändring står fem eniga taxichaufförer. Alla fem ingick i den fackliga förhandlingsdelegation som i februari drev fram ett nytt kollektivavtal för landets taxi- och färdtjänstförare.

Ett avtal som gruppen beskriver som en delseger:

– De flesta förarna jag pratat med är ganska nöjda med uppgörelsen. Och glada över att slippa strejka. Det finns en stark lojalitet mot resenärerna, de som skulle ha drabbats, säger Niklas Johansson, färdtjänstförare från Västervik.

Kollegan Peter Taleryd, fackligt aktiv i Örnsköldsvik, fyller i:

– I vårt område är kollegorna nöjda med avtalets lönehöjningar. Men det finns också en besvikelse. Här uppe ville man verkligen ta fajten den här gången.

FÖRHANDLINGARNA OM ETT nytt löneavtal för chaufförerna som kör privattaxi, färdtjänst och andra samhällsbetalda resor startade redan i början av december. Processen blev utdragen. Det krävdes varsel om stridsåtgärder innan Transport till slut fick igenom samma lönehöjningar som andra yrkesgrupper fått i avtalsrörelsen.

Under förhandlingarna fördes intensiva diskussioner i den fackliga delegationen. Både med hela gruppen närvarande, men också parallellt – bland de yrkesaktiva förarna.

Resonemangen handlade om branschens problem och negativa utveckling de senaste tre decennierna. Sannolikt kommer idéerna som bollades att resultera i ett särskilt taxiprojekt, som Transport drar i gång.

Men förargruppen riktar också ett upprop direkt till landets taxichaufförer. Sven-Åke Österberg, färdtjänstförare från Vetlanda, är facklig veteran och ingick i avtalsdelegationen. Han har kämpat länge för en förändring:

”Vår tanke är att förändringarna måste komma underifrån. Från de yrkesaktiva som länge fått känna av problemen med ackordskörning, lönedumpning och dåliga upphandlingar.”

Sven-Åke Österberg, färdtjänstförare från Vetlanda.

– Vi hade väldigt positiva diskussioner i avtalsdelegationen. Det gäller både mellan oss förare och med Transports ledning. Det kändes som att förbundet lyssnade. Som starten på något nytt.

– Samtidigt ska vi inte sticka under stol med att vi hade större förväntningar inför årets avtalsrörelse.

VILKA KONKRETA FÖRÄNDRINGAR behövs för att villkoren ska bli acceptabla för landets taxiförare?

Överst på förargruppens lista står: Bort med procentlönen! Ett lönesystem som gör att många gamla, sjuka, funktionshindrade och skolbarn körs på rakt ackord.

– Förargruppen anser att procentkörningen måste förbjudas i lag, om det inte går att förhandla bort den i avtalsrörelsen, säger Ronnie Persson, förare från Värmland.

Sedan kommer ett batteri med krav där prioriteringen inte är huggen i sten. Som att:

➜ Storhelgs-ob, vanligt ob och övertidsersättningen måste kunna betalas ut samtidigt.

➜ Inför färdskrivare för taxitrafik. Helst för all yrkesmässig trafik, även budbilar. Dagens system med tidbok fungerar inte.

➜ Vid byte av entreprenör, efter en offentlig upphandling, ska chaufförerna ha rätt att följa med över till det nya företaget. Inte som i dag, vara tvungna att söka om sina jobb och i sämsta fall bli provanställda efter många år i yrket.

MARKUS LARSSON, FRÅN Skellefteå, ingick också som yrkesaktiv chaufför i avtalsdelegationen. Han beskriver förargänget som rejält taggat efter avtalsrörelsen. De interna resonemangen har fortsatt även efteråt.

Sven-Åke Österberg säger:

– Vi har flera konkreta idéer. Bland annat startar vi en taxiförarkommission. En grupp för att samla taxiförare över hela landet. Vi måste hjälpas åt på ett mer konkret sätt. Om drygt två år börjar nya avtalsförhandlingar. Då ska vi vara väl förberedda och föra fram våra gemensamma krav.

– Vår tanke är att förändringarna måste komma underifrån. Från de yrkesaktiva som länge fått känna av problemen med ackordskörning, lönedumpning och dåliga upphandlingar.

Peter Taleryd inflikar:

– Nyckelfrågan är att fånga upp missnöjet. Få förarna att bli lite förbannade. Varför ska taxichaufförer ha sämre villkor än alla andra? Jämför vi med andra LO-grupper ligger vi skrämmande långt efter.

– Lönerna är 3 000–4 000 kronor under snittet i LO. För de som kör på procentlön är gapet ännu större. Här snackar vi minst 6 000–7 000 kronor i skillnad.

Ronnie Persson påpekar att ett viktigt arbete är att kartlägga taxibranschen i hela landet. Inte minst när det gäller arbetsmiljön:

– Rasterna är en sån sak. Förarna måste få de raster de har rätt till. I dag finns ingen instans som kontrollerar det. Toabesöken är också en stor fråga. Vissa dagar rullar det på hela tiden och man sitter och håller sig. Det är direkt skadligt för kroppen.

På problemsidan lyfter förarna också fram den ”organiserade ansvarsflykt” som satt sin prägel på hela branschen. Chaufförerna är nästan alltid anställda hos åkerier, små eller stora. Inte hos de beställningscentraler eller länstrafikbolag som i hög grad styr både trafiken och förarnas arbete och arbetsmiljö.

Ronnie Persson säger:

– Hos oss är det Värmlandstrafik som dikterar villkoren. Skulle jag kräva att få min lagstadgade rast blir det ett jäkla liv. Vi måste tillbaka till en ordning där det är arbetsgivaren som har ansvaret och leder och fördelar arbetet. Det är ju faktiskt så det står i kollektivavtalets inledande paragraf.

Hur ska den nya taxiförarkommissionen arbeta?

Sven-Åke Österberg säger:

– Det är något helt nytt. Vår tanke är att Transports kommande taxiprojekt tar tag i de större frågorna. Som att påverka politikerna för nödvändiga lagändringar och bättre offentliga upphandlingar.

– I förarkommissionen kan vi vara pådrivare. En referensgrupp. Antagligen behöver vi bilda lokala grupper över hela landet också. Det specifika är att kommissionen ska drivas av förarna själva.

I många städer har taxibranschen blivit en inkörsport för personer som har svårt att ta sig in på arbetsmarknaden. Många är ”nysvenskar”, som inte går med i facket.

Hur ska det förändras?

– I den här avtalsuppgörelsen höjs månadslönerna och garantilönen med nästan 1 400 kronor. Vi hade aldrig nått dit om det inte funnits en fackförening. Ska vi åstadkomma en förändring, är det upp till förarna, säger Peter Taleryd.

Sven-Åke Österberg fyller på:

– Många svarar reflexmässigt att det är för dyrt att vara med i facket. Det är ett missförstånd. Det gäller att utnyttja fackets möjligheter. Medlemskapet ger kunskap och inflytande. Och inte minst trygghet.

– Vi uppmanar alla förare att hänga på och hjälpa till i vår kamp för de villkor vi är värda.



Taxiförarnas löner höjs med totalt 1399 kronor.

Här är lönerna i nya taxiavtalet

Den 12 februari tecknades ett nytt avtal för taxichaufförerna. Förarnas löner höjs i två omgångar, med totalt 1399 kronor.

Text **Jan Lindkvist** *Foto* **Lilly Hallberg**

Den första höjningen gäller från den 1 februari 2021.

➜ Förare som kör på månadslön får då 773 kronor mer i månaden. Höjningen gäller i alla tariffer i avtalet.

➜ Anställda som har procentlön får samtidigt höjd garantilön. Den räknas upp med ett lägre belopp, 626 kronor.

Nästa lönelyft kommer den 1 juli 2022. Då höjs garantilönen med 773 kronor för procentlöneförarna. Chaufförer med månadslön får en mindre ökning, 626 kronor.

Båda grupperna får alltså samma lönehöjning – totalt 1 399 kronor.

HÄR ÄR LÖNERNA SOM GÄLLER I DAG:

Garantilönen för den som kör på procent ska vara minst:

➜ 21 049 kronor i månaden i Stockholm.

➜ 20 279 kronor i månaden i övriga Sverige.

I båda fallen gäller beloppen vid normalt heltidsarbete, oftast 38,25 timmar per vecka.

Om föraren jobbar mer eller mindre än 38,25 timmar i veckan ska garantilönen i stället beräknas per arbetad timme.

Timgarantin är då minst:

➜ 126,50 kronor per timme i Stockholm.

➜ 121,87 kronor per timme i övriga landet.

Fler och fler förare kör på månadslön, med rätt till ob- och övertidsersättning.

I och med det nya avtalet ska den nya lönen vara:

➜ För nyanställd förare: lägst 24 597 kronor. Eller 147,82 kronor i timmen. (Gäller när heltid är 38,25 timmar per vecka.)

➜ Efter två år i yrket: lägst 25 078 kronor. Eller 150,71 kronor per timme. (Gäller vid heltid, 38,25 timmar per vecka.)

Chaufförer som själva håller med kläder har rätt till ”beklädnadsersättning”. Den ska vara minst 5,27 kronor per arbetat pass.

Ny semesterlön är 1181 kronor per betald semesterdag.

Den som jobbar mycket natt har rätt till en extra ersättning efter 14 nattpass under en och samma kalendermånad. För varje nattpass, utöver 14, ska arbetsgivaren betala ut 13,98 kronor. Nattpass betyder att arbetet pågår efter klockan 24.

Fulspel i Dalarna



Nedförsbacke mot Rättvik, där några av Hedemora Miljös spol- och slambilar är stationerade.

Slambilar med kraftiga överlass. Trycktankar som inte besiktigats enligt reglerna. Dålig med skyddsutrustning. Efter att Peter Söderström påtalat grava brister fick han sparken från Hedemora Miljö.

Text **JAN LINDKVIST**

– I DAG ÄR JAG ARBETSLÖS. Och svartlistad. Jag har bevis för att företaget avråder andra från att anställa mig, säger han.

Det är en gnistrande kall vinterdag när vi träffas. Peter Söderström är besviken. Och ilsk.

Han har i princip gett upp hoppet om att hitta ett chaufförsjobb i Dalarna. Han och familjen planerar för en flytt söderöver.

– Lyssna, säger han och knappar i gång inspelningen.

En kompis till Peter Söderström ringer upp Hedemora Miljö och utger sig för att vara arbetsgivare. Berättar att man står i begrepp att anställa just Peter …

”Vi kan inte rekommendera honom” blir det sammanfattande omdömet från en tidigare chef.

PETER SÖDERSTRÖM FICK jobb på Hedemora Miljö i juni 2019. Företaget ingår i åkerigruppen Fagerströmbolagen och har ett tiotal slam- och spolbilar. Det kommunala VA-bolaget Dala Vatten är största kunden.

Precis som andra nyanställda fick Peter gå dubbelt ett par dagar, innan han började köra själv. Någon riktig internutbildning finns över huvud taget inte i företaget, berättar han.

Jobbet bestod i huvudsak av att spola huvudledningar åt Dala Vatten och tömma slambrunnar. Var fjärde vecka hade förarna jour. Det innebar akututryckningar över hela länet. I jouren ingick en och annan privatkund som fått stopp i avloppet – även om varken fordonen eller utrustningen var optimerad för den sortens arbeten.

GANSKA SNART REAGERADE Peter Söderström över brister. Det gjorde även andra förare, bland dem Janne Björk. Avtalet med Dala Vatten kräver fordon med miljöklass Euro 6. Bara ett par av Hedemora Miljös bilar levde upp till det.

I slam- och spolbilar blir det stora under- eller övertryck vid spolning eller sugtömning. Så det är viktigt att tankarna besiktigas efter bestämda intervaller.

Janne Björk säger:

– När jag kom var tankarna inte besiktigade alls. Min bil var inte besiktigad för ADR, trots att jag körde farligt gods. Kontrollerna påbörjades först när vi lyft frågan. I mina ögon är det allvarligt. Om tankar eller ventiler går sönder kan det orsaka livshotande skador.

FOTO: PRIVAT



Jourbilen får lasta drygt nio ton, men rullar ofta med stora överlaster, hävdar tidigare anställda chaufförer.

– Genom att fuska med det här kan företaget krympa kostnaderna. Det handlar om en halv miljon kronor minst. Andra företag som sköter sig får förstås svårt att konkurrera med Hedemora Miljö i upphandlingarna.

Peter påpekar att upprinnelsen ändå var alla överlass. Lastbilarna med slangar och annan utrustning är tunga. Företagets två Volvobilar som rullar i jouren får bara lasta runt nio ton. Samtidigt är slamtanken på tolv kubikmeter och dessutom finns en spoltank som rymmer sex kubikmeter färskvatten.

– Bajs är tyngre än vatten, säger Peter frankt. Med full spoltank och full huvudtank kunde vi ha uppåt 20 ton i lastvikt. Alltså 100 procent överlast! Hedemora miljö kör konsekvent med överlastade bilar. Polisen bryr sig inte. Vem vill kontrollera en illaluktande slambil?

BRISTERNA DISKUTERADES chaufförerna mellan. Andra saker kom upp, som att det saknades visir, gasmask, sele för höghöjdsjobb och riktiga skyddskläder. Förarna hade heller inte fått sprutor mot hepatit. Det fanns frågetecken kring arbetstiderna och arbetsgivarens sätt att gps-övervaka chaufförerna.

Enligt förarna innebär avtalet med Dala Vatten att jourbilen ska vara på plats senast två timmar efter larmet. Oavsett var problemet uppstått. Annars blev det böter för Hedemora Miljö.

Området som ska täckas sträcker sig från Gagnef i söder till Sälen i norr, en sträcka på 16 mil.

– Systemet skapar en enorm stress. Tänk dig att du åkt upp till Sälen på ett jobb och sedan ringer Dala Vatten om en akutgrej i Gagnef. Bara körtiden är uppåt två och en halv timma, säger Janne Björk som beskriver hur utbrändheten ständigt låg på lur.

Både Peter och Janne tog upp bristerna med HR-chefen. Det ledde till att Peter kallades till personliga samtal där han fick höra att han var negativ och kritisk.

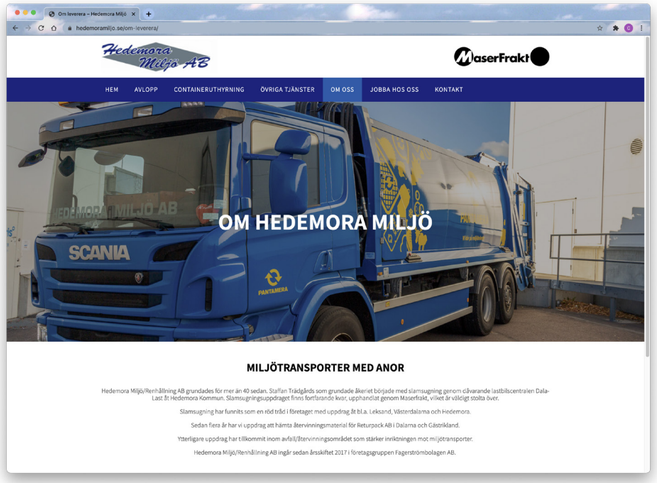
Så småningom kallades personalen till ett chaufförsmöte. Peter och Janne hoppades att alla skulle ta bladet från munnen. I stället satt de flesta tysta.

I MITTEN AV OKTOBER 2020 kom kallduschen. Peter Söderström varslades om avsked. Den formella motiveringen var att han varit illojal. Vid ett jourlarm hade han ringt in ett annat miljöföretag som fick överta jobbet.

Peter säger:

– Det var stopp i ett avlopp i en lägenhet i Rättvik. Vi har stora, otympliga fordon som bara kan spola med kallt vatten. Sugen är en tre tums slang. Vem vill ha in den, som varit nere i slambrunnar, i sin lägenhet? Villakällare är en sak, men i en vanlig trappuppgång …

– Alla chaufförer på Hedemora Miljö har gjort på samma sätt, det vill säga ringt



Hedemora Miljö ingår i koncernen Fagerströmbolagen och kör för speditören Maserfrakt.

in andra företag med mindre bilar. Bilar som kan spola hetvatten. Det är svårt att lösa upp fettproppar i avlopp med kallvatten.

PETER SÖDERSTRÖM BESTRED varslet och anklagelserna. Han påpekade att han följt både tidigare praxis och givna instruktioner från ansvariga chefer, när han ringde in en ”konkurrent”. Andra chaufförer intygar för Transportarbetaren att de agerat likadant.

Det hjälpte inte. Facket, Transport, ingrep, men de lokala och centrala förhandlingarna blev inte vad Peter hoppats på. Tvisten slutade i en uppgörelse där han blev uppsagd på grund av arbetsbrist.

– Företaget letade en orsak att sparka mig. Ett fulspel. Jag blev väldigt besviken. Tyckte att jag hade ställt upp för dem. På ett år jobbade jag 300 timmar övertid. Besvikelsen gäller facket också. Att det inte gick att göra mer.

– Fast det allra tråkigaste var att jobbarkompisarna inte ställde upp när det gällde. Nästan alla satt tysta på chaufförsmötet. Det blev jag och Janne som blev de svarta fåren. Hedemora Miljö är inte seriöst, varken när det gäller personal eller miljöfrågor.

Det är efterspelet som fick Peter att kontakta Transportarbetaren. Han och Hedemora Miljö skrev under en överenskommelse. Att Peter slutade på grund av arbetsbrist i företaget.

Kort efteråt började han ana oråd. Vilken sorts vitsord fick han egentligen från Hedemora Miljö när nya tilltänka arbetsgivare ringde bolaget och bad om referenser?

En kompis tog på sig uppdraget att spela rollen som intresserad arbetsgivare. En företagare i miljöbranschen i en annan del av Sverige som sökte personal.

Samtalet finns inspelat.

Chefen på Hedemora miljö säger:

”Vi var inte så jättepositivt inställda till hans (Peters) arbetsinsatser. Det funkade jättebra i början, men vart sämre. Det var en del med jouren. Och allmänt kring attityden. Vi kan inte rekommendera honom.”

PETER SKAKAR PÅ HUVUDET när den korta uppspelningen är avslutad:

– Vi skrev på en uppgörelse, ett avtal som dessutom blev sekretessbelagt. Jag får inte berätta om innehållet. Men det går tydligen bra för Hedemora Miljö att svartmåla mig.

– Då är det väl rimligt att Dala Vatten, polisen och resten av miljöbranschen vet vilken sorts företag Hedemora Miljö är.

Janne Björk jobbar inte heller kvar. Han bor i Vansbro och lastbilen var stationerad på samma ort. I februari fick han veta att bilen skulle flyttas till Rättvik.

– Det finns inga ekonomiska motiv att flytta bilen. Det var bara för att bli av med mig. Jag skulle ha fått pendla 18 mil fram och tillbaka till jobbet. Jag hade inget annat val än att säga upp mig.

”Företaget letade en orsak att sparka mig. Ett fulspel. Jag blev väldigt besviken. Tyckte att jag hade ställt upp för dem.”

Peter Söderström

Företaget svarar inte på våra frågor

Ansvariga på Hedemora Miljö vill inte svara på några frågor om brister i verksamheten eller hanteringen av Peter Söderström och Jan Björk.

”Som företag kan vi inte kommentera enskilda personalärenden”, skriver vd Fredrik Fagerström i ett mejlsvar.

Text **Jan Lindkvist**

När Transportarbetaren ringer åkeriet begär Fredrik Fagerström att få frågorna skriftligt.

Här är frågorna vi mejlade, i förkortad form:

➜ Flera anställda eller före detta anställda på Hedemora Miljö är kritiska mot arbetsmiljön och personalpolitiken i företaget. En av dem är Peter Söderström.

Varför sparkades han? Om motiveringen är att han vid ett tillfälle ringde in ett annat bolag, har inte de flesta andra förarna (alla) också agerat så?

➜ Bristerna som förarna pekar på handlar främst om trycktankar som inte besiktigats, bilar som rullar med stor överlast och dåligt med skyddsutrustning.

Vad är din kommentar till detta?

➜ Är det korrekt att Dala Vatten begär att alla fordon som rullar för dem ska ha miljöklass 6? Uppfyller ni det?

➜ Jan Björk är annan kritisk chaufför. Hans bil omstationerades nyligen från Vansbro till Rättvik, vilket skulle innebära 18 mils daglig pendling till jobbet för honom. Han uppfattar det som en åtgärd vars syfte var att få honom att säga upp sig. Vad är din kommentar till det?

➜ Det som fick Peter Söderström att kontakta Transportarbetaren är att han tycker sig vara svartlistad i Dalarna, efter att han bevisligen fick dåliga referenser vid förfrågningar hos Hedemora Miljö.

– Är det fel att påpeka brister om man jobbar på ett företag inom Fagerströmbolagen?

VD FREDRIK FAGERSTRÖM svarar alltså inte på frågorna, men beskriver i allmänna ordalag verksamheten:

Vår ambition är definitivt att vara en seriös arbetsgivare och där vill vi ligga i framkant inom transportbranschen för en god arbetsmiljö. Vår interna policy finns som riktlinje för alla anställda.

Under 2020 gjordes en ytterligare satsning på arbetsmiljön genom att anställa en heltidsanställd HR-ansvarig som jobbar tätt med chefer på alla nivåer, både inom arbetsrättsliga frågor och kring arbetsmiljö.

Vidare har vi sedan drygt ett halvår tillbaka tillsatt en ny tjänst på moderbolaget med övergripande fordonsansvar och även där implementerat nya digitala verktyg för att bland annat säkerställa att vi inte missar några besiktningar, service, certifikat eller intyg.

EFTER EN NY FÖRFRÅGAN om just arbetsmiljöbristerna skriver Fredrik Fagerström:

Vår trafiksäkerhetspolicy beskriver klart och tydligt: ”Vi utför aldrig uppdrag på ett sådant sätt att det kan leda till att vi bryter mot gällande lagstiftning eller föreliggande policy.”

Vidare administrerar vi alla besiktningar i ett digitalt system för att säkerställa att vi inte missar besiktningar av vare sig fordon, tankar eller till exempel bakgavelhissar.



FOTO: JAN LINDKVIST



FOTO: JOHN ANTONSSON

Transports kongress 2017 debatterade flera stora framtidsfrågor och ombuden tillsatte också en framtidsutredning. Ulf Persson (infälld) är utredningssekreterare.

Framtidsutredningen snart i mål

Transport. Facket står inför många utmaningar i framtiden. Vid förbundets kongress för snart fyra år sedan skickades flera tunga frågor till en framtidsutredning, som skulle lägga fram förslag.

Text **John Antonsson**

Ulf Persson är ombudsman och sekreterare i den utredning som jobbat ända sedan kongressen.

Han sitter i ett nedsläckt kontorsrum vid Norra Bantorget i Stockholm. Han klickar mellan en presentation han dragit för förtroendevalda runt om i landet och ett kalkylark med resultatet från en enkätundersökning som Transports medlemmar svarat på. Svaren har utgjort grund för utredningsarbetet.

MEN FÖRST BACKAR vi bandet lite. För snart fyra år sedan hade Transport kongress. Ny styrelse och ledning valdes och flera stora och ibland kontroversiella frågor var uppe till debatt. Många förpassades vidare till en särskild utredning. Det rörde allt från hur facket ska organisera medlemmar till medlemskap i facksamarbetet 6F (läs mer i faktarutan).

I framtidsutredningen sitter också representanter från förbundets samtliga regioner. De tre ledamöterna i verkställande utskottet – Tommy Wreeth, Lars Mikaelsson och Anna Ryding – ingår också. Gruppen har stött och blött flera stora frågor i några års tid och nu är arbetet nästan i mål.

VI BÖRJAR MED 6F. Transport var faktiskt med och grundade samarbetet. Men sedan lämnade man det för nio år sedan, efter oenighet kring vissa frågor.

Framtidsutredningen öppnar för att Transport ska gå med igen och Ulf Persson förklarar att omställningen inte skulle bli särskilt stor. Redan i dag har de sex förbunden ett tätt samarbete och nu föreslås att det ska formaliseras ytterligare. Fast Transport kommer troligen även i fortsättningen att stå utanför det administrativa samarbetet inom 6F.

– När vi jobbar tillsammans blir vi betydligt starkare. Det är det enda sättet vi kan vara en motkraft till de stora förbunden IF Metall och Kommunal, säger Ulf Persson.

EN STOR FRÅGA för alla fackförbund är hur man ska rekrytera och organisera nya medlemmar. Transport försökte med ett särskilt organiseringsprojekt som pågick till efter kongressen 2017. Vid kongressen var ämnet organisering något som väckte stor debatt. Ombuden beslutade till sist att framtidsutredningen skulle se över frågan.

DET HAR MAN nu gjort. En stor del av analysen är baserad på enkäten som fackets medlemmar fick svara på.

Den visade att trygghet är det som motiverar en majoritet av medlemmarna att gå med i facket.

PROBLEMET ÄR ATT fackligt aktiva har svårt att hinna ut på alla arbetsplatser och hjälpa till med alla medlemsfrågor. Det kan vara allt från att kontrollera anställningsbevis till att förmedla facklig information.

Därför kom framtidsutredningen fram till att det behövs fler fackliga ombud ute på arbetsplatserna. Dessutom ska de som tar på sig uppdrag få mer utbildning.

– Lokalt hinner inte företrädarna hjälpa alla medlemmar med alla frågor som finns. Därför måste vi satsa på lokala arbetsplatsombud. Så måste vi jobba, säger Ulf Persson och fortsätter:

– Tidigare har vi haft organiserare men de har bara kunnat jobba mot ett fåtal arbetsplatser. Centralt på förbundet har vi två personer som jobbar med att hitta nya sätt att hjälpa avdelningarna och de lokala funktionärerna.

FRAMTIDSUTREDNINGEN hoppas också att en satsning på arbetsplatsombuden ska underlätta medlemsrekryteringen.

– Bara elva procent av de tillfrågade i enkäten har gått med i facket efter en fråga från en kollega. Det är för dåligt. Här måste vi bli mycket bättre, säger Ulf Persson.

Utredningen har också tittat på förbundets regionindelning och vilka regler som ska gälla för personer som kandiderar till ledningen, verkställande ustkottet.

Transports förbundsråd kommer att behandla framtidsutredningen under våren.

Ulf Persson betonar att utredningen haft ett brett uppdrag. Fler utredningsförslag kommer under våren.

Fakta om 6F

➜ 6F är ett fackligt samarbete mellan de fem förbunden Byggnadsarbetareförbundet, Elektrikerförbundet, Fastighetsanställdas förbund, Målareförbundet och Seko. Det sjätte facket var Transport.

➜ 6F driver också tankesmedjan Katalys.

Modernisering eller bara försämring?

Så ska arbetsrätten förändras. Läs om nya las, som ska vara införd till nästa sommar.

Text **LILLY HALLBERG** *Illustration* **MICHAEL SCHNEIDER**

Kommer regeln ”sist in – först ut” att kastas på historiens skräphög? Kommer arbetsgivare få rätt att säga upp ”besvärliga” personer hur som helst? Och hur realistiskt är det egentligen att jag får studera med statligt stöd samtidigt som jag är anställd?

Frågorna är många. Anställningstryggheten kommer att försämras för en stor andel av dem som jobbar inom LO-yrkena. Men inte alls i den omfattning som föreslogs i den nu förkastade utredningen, enligt LO:s jurist Sofie Rehnström (se intervju sidan 28).

Las-överenskommelsen mellan PTK och Svenskt Näringsliv – som Kommunal och IF Metall hoppat på – blir i stället grund för den nya arbetsrätten. Både lag och avtal påverkas. Lagändringarna kommer att gälla alla på arbetsmarknaden.

Regeringen har tillsatt tre utredningar för att överenskommelsen ska kunna genomföras. Den principöverenskommelse som parterna gjort – om trygghet, omställning och anställningsskydd ses som en helhet, men är uppdelat på tre interna utredningar på regeringskansliet:

➔ Anställningsskydd och tillhörande a-kassefrågor.

➔ En ny offentlig omställningsorganisation som ska erbjuda och finansiera grundläggande omställnings- och kompetensstöd.

➔ Ett nytt och parallellt offentligt studiestöd.

Utredningarna ska presenteras senast den 15 maj i år. Planen är sedan att beslut ska kunna tas utifrån förslagen och att förändringarna börjar gälla senast den 1 juli nästa år.

Det här ändras (sannolikt)

Förändringar i las, föreslagna i las-överenskommelsen mellan Svenskt Näringsliv, PTK, Kommunal och IF Metall:

1 Turordningsreglerna: Undantagen från sist in-först ut blir fler. Jämfört med i dag ska kompetens väga tyngre, på bekostnad av anställningstid. Alla företag får rätt att undanta tre personer, i stället för som i dag två personer på arbetsplatser med färre än tio anställda.

2 Slopad rätt att ha kvar anställning under pågående tvist om uppsägning: Möjligheten att behålla anställningen – och lönen – till dess att en domstol avgjort om uppsägningen har saklig grund föreslås försvinna. Det kan ta upp till två år innan ett sådant avgörande kommer. I stället är tanken nu att anställningen upphör efter uppsägningstiden, och att den anställda sedan ska få a-kassa utan karens. Bara om arbetsgivaren förlorar i rätten ska den uppsagda ha rätt till lön, retroaktivt för perioden som tvisten pågått.

3 Uppsägning av personliga skäl: Reglerna föreslås bli tydligare och med konkreta skäl specificerade för vad som ger rätt till uppsägning, exempelvis upprepade stölder. Det ska inte som i dag kunna spela roll om det finns risk att den anställda upprepar beteendet i framtiden, exempelvis stjäl från företaget.

4 Omställning och studier: Nya möjligheter att utbilda sig med statligt studiestöd föreslås. Det ska också bli möjligt att studera under pågående anställning, hoppas parterna i överenskommelsen: Två år med upp till 80 procent av lönen. Kravet är att utbildningen stärker personens ställning på arbetsmarknaden och att den anställda arbetat viss tid på företaget. Fler ska få möjlighet att ta del av omställningsinsatser, även visstidsanställda, och anställda på arbetsplatser utan avtal.

(Omställningsstödet är mycket viktigt för IF Metall, som organiserar många stora arbetsplatser, och en anledning för förbundet att gå med i överenskommelsen.)

5 Allmän visstid, hyvling och bemanningsanställning: I stället för begreppet allmän visstid införs särskild visstid, som efter tolv månader automatiskt omvandlas till tillsvidareanställning. Vid så kallad hyvling – minskning av tjänstgöringsgrad – föreslås turordningsregler införas. Den vars tjänst blivit hyvlad ska få behålla sin fulla lön under en omställningstid, det vill säga den som tidigare jobbat heltid får då heltidslön. Bemanningsanställda ska erbjudas tillsvidareanställning hos ett kundföretag om hen arbetat där mer än två år.

(Kommunal motiverade att förbundet gick med i las-överenskommelsen just med skrivningar på detta område.)



Osäker väg väntar. Många anställningsår bakom ratten för samma åkeri kommer antagligen väga lättare när las-överenskommelsens förslag har genomförts.

Exempel 1

Johan Åkerman, lastbilschaufför, 55 år

Johan jobbar på ett åkeri med fem chaufförer och är skyddsombud för Transport. Han har näst längst anställningstid i företaget och har känt sig trygg. Men kommande förändringar oroar.

I Johans fall handlar det om att åkaren har bestämt sig för att dra ner på verksamheten. En chaufför ska bort. Med dagens las-regler hade han fått behålla jobbet: Ett företag med färre än tio anställda får bara undanta två personer.

Men de föreslagna, nya las-reglerna ger företagaren större möjlighet att undanta personer vid uppsägning på grund av arbetsbrist. En arbetsbrist som åkaren själv styr över. Det står företag fritt att sälja en lastbil och lägga ner en körning, även om den är lönsam.

Och med rätten att undanta tre personer från turordningslistan skulle det innebära att bara Johan stod kvar tillsammans med sin äldre kollega Kalle, som har fler år i företaget. Johan blir då den som varslas.

Med las-överenskommelsens förslag får alla företag, oavsett storlek, rätt att undanta tre personer.

Johan är också orolig att hans roll som skyddsombud kan ha fått åkaren att uppfatta Johan som en ”besvärlig person” och nu få möjlighet att göra sig av med honom. Johan har hört att det ska bli enklare att säga upp en anställd av personliga skäl. De flesta yrkesförare har någon gång gjort misstag och för arbetsgivaren kan det vara frestande att se om en uppsägning skulle hålla hela vägen upp i Arbetsdomstolen.

Med las-överenskommelsens förslag skulle det bli betydligt lättare att säga upp en anställd, utan stora ekonomiska konsekvenser för arbetsgivaren. För Johan innebär det däremot en kraftig försämring av anställningsskyddet. Om han blev uppsagd av personliga skäl i dag skulle facket med stöd av las kunna ogiltigförklara uppsägningen. Då måste åkaren fortsätta att betala lön ända tills tvisten är slutligt avgjord. Det kan ta många månader. Lönen får Johan behålla – även om åkaren får rätt, det vill säga att det fanns saklig grund för uppsägning av personliga skäl.

Möjligheten för facket att ogiltigförklara uppsägningar skrotas i de nya las-reglerna. Den förändringen – och möjligheten att undantag tre personer på las-listan – är de ingrepp som Transport reagerat starkast mot.

När det gäller bättre möjligheter till omställningsstöd och utbildning är det oklart om det blir någon större skillnad för Johans del, jämfört med dagens kollektivavtal.



Tillsvidareanställd på kundföretaget med nya las-regler. Ja, det blir verklighet för bemanningsanställda som jobbat längre än två år som uthyrda. I alla fall om parterna i las-överenskommelsen får som de vill.

Exempel 2

Johanna Lagerberg, bemanningsanställd på terminal, 29 år

Bemanningsanställda Johanna kunde vara tillsvidareanställd på kundföretaget redan – med nya las-regler. Men det är inte säkert.

Johanna är sedan två och ett halvt år anställd av ett bemanningsbolag i en stad i Mellansverige. Hon är uthyrd till ett företag som har flera större terminaler utanför staden. I praktiken har Johanna varit på samma arbetsplats under hela perioden och ser kollegorna på terminalen som jobbarkompisar, inte de anställda på bemanningsbolaget – dem har hon knappt sett.

I vardagen fungerar det bra på arbetsplatsen. Johanna upplever inte att hon som bemanningsanställd tillhör något slags B-lag. Hon har samma villkor och jobbar på samma avtal som de tillsvidareanställda på lagret. Johanna är med i Transport, ”årligt talat mest för att mamma sa att man skulle vara med i facket”.

Men helst vill Johanna ändå ha fast jobb, och fortsätta på heltid.

För egen del tycker Johanna att las-överenskommelsens stora och enda fördel är att bemanningsanställda som varit uthyrda till samma kund i mer än två år ska erbjudas tillsvidareanställning. Hos kundföretaget, där hon vill vara kvar.

Och i förslaget sägs att företaget måste erbjuda den bemanningsanställda tillsvidare efter två år. Annars tvingas företaget betala ersättning, för Johanna som en i LO-kollektivet skulle det betyda tre månadslöner.

Det finns bara en hake. Den stavas driftsenhet. Förslaget talar om mer än två år på samma enhet, inte företag. Platsen där Johanna fysiskt befinner sig när hon jobbar räknas som en sådan enhet. Hennes problem blir att hon under ett halvår var på en annan enhet. Att företagets terminaler ligger nästan vägg i vägg spelar ingen roll.

Men hennes oro är i dagsläget mer kopplad till företagets minskade orderingång. Johanna är rädd att bli av med jobbet, väl medveten om att poängen med bemanningsföretag just är att kunna använda de inhyrda som dragspel.

Hade Johanna haft en fast tjänst hade hon också riskerat uppsägning på grund av arbetsbrist. De flesta av arbetskamraterna är äldre och har jobbat många år på terminalen. Helt säkert skulle det ändå inte vara. Redan i dag tillåts undantag från sist in, först ut-principen, om någon har speciellt viktig kompetens. Och Johanna har kunskap, till exempel inom it, som är attraktiv för företaget. Med ändrade las-regler skulle sådan kompetens väga tyngre än i dag när det kommer till undantag.

Ibland funderar Johanna på att studera vidare. Men när det gäller förslaget om att anställda ska få studera med statligt stöd kommer hon inte ifråga. Då krävs att den anställda jobbet minst åtta år på företaget.

Las – omstridd från start

Förändrad, ”moderniserad”, arbetsrätt var ett krav från Centern och Liberalerna. Utan deras stöd hade Stefan Löfven inte kunnat bilda regering efter valet 2018. Januariavtalet mellan partierna innebär bland annat att turordningsreglerna i anställningsskyddet ses över.

Text **LILLY HALLBERG** *Illustration* **MICHAEL SCHNEIDER**



FOTO: LILLY HALLBERG

Enigt i LO i juni förra året. Dåvarande ordförande Karl-Petter Thorwaldsson, IF Metalls Marie Nilsson och Kommunals Tobias Baudin på presskonferens där las-utredningen totalsågades.

SOCIALDEMOKRATERNA VAR TYDLIGA med att det bästa vore om arbetsmarknadens parter kom överens. Men i april 2019 tillsattes också en utredning om hur arbetsrätten bättre kan anpassas till dagens arbetsmarknad.

Redan innan enmansutredaren, justitierådet Gustaf Toijer, la fram sina förslag, i juni förra året, hade läckta delar av utredningen väckt skarp kritik från arbetarrörelsen.



Foto: Justina Öster

Transports förbundsordförande, **Tommy Wreeth**, kallade förslaget ”en kringsförklaring mot hela arbetarrörelsen”.

– Den sätter hela tryggheten på spel, särskilt i våra branscher där det finns så många små företag. Svenska Transportarbetareförbundet kan inte ta ansvar för en helt idiotisk punkt i januariavtalet. Och det som stod där om att balansen mellan parterna ska upprätthållas var inte vatten värt, sa Tommy Wreeth i samband med att Toijerutredningen presenterades.

KRITIKEN GÄLLDE NÄMLIGEN också att förändringarna så ensidigt gynnade arbetsgivarparten. Särskilt för arbetare på mindre företag innebar förslaget att turordningsreglerna helt sattes ur spel, enligt utredningens förslag.



Foto: Kristian Pohl, Regeringskansliet

Även arbetsmarknadsminister **Eva Nordmark** (S) var missnöjd och sa att hon hoppades att arbetsmarknadens parter kunde komma fram till en bättre lösning.

Så skedde också, men utan LO. Tjänstemannaorganisationen PTK och Svenskt Näringsliv slöt ett avtal men ett enigt LO förkastade förslaget i dess helhet i slutet av oktober. Trots förhandlingar in i det sista var det omöjligt att nå en uppgörelse.

NÄR TVÅ AV FÖRBUNDEN, IF Metall och Kommunal, någon månad senare hoppade på uppgörelsen väckte det mycket kritik. Inte minst på grund av att förhandlingarna skett utan vetskap hos de andra förbunden inom LO.

Men regeringen går nu vidare med den ”stympade” partsuppgörelsen. Den så kallade Toijerutredningen är förpassad till arkivet.

LAGEN SKA UTIFRÅN överenskommelsen mellan Svenskt Näringsliv, PTK, IF Metall och Kommunal förändras när det gäller anställningsskydd och statliga satsningar på nya omställningsmöjligheter. Andra delar ska regleras i avtal mellan arbetsmarknadens parter.

Utredningarna ska presenteras senast i mitten av maj.

Anställningsskydd – en kort historik

En sammanhållen lagstiftning för arbetsrätt kom först till 1974 och blev känd som Åmanlagarna.

Text **Lilly Hallberg**

Fackföreningsmannen och politikern Valter Åman var ordförande i de utredningar som formade lagen – av näringslivet skälld som beställningsverk från Socialdemokraterna. Och inledningsvis mött med viss misstro även från fackligt håll.

Tidigare hade ingen enskild lag samlat regler för anställningsförhållanden. Det var spritt på olika slags stadgar och författningar, och gällde bara vissa yrkesgrupper. Juridiskt hade anställningsförhållandena främst reglerats genom överenskommelser mellan arbetsmarknadens parter, samt genom rättspraxis.



PRESSBILD: DIGITALA MUSEET/NORDISKA

Valter Åman.

I vissa fall fanns det lagstiftning, bland annat mot uppsägning på grund av fackföreningstillhörighet (1936), graviditet (1939) samt fackligt arbete som skyddsombud (1949). Men på det hela taget gällde att arbetsgivaren hade möjlighet att anställa och avskeda arbetare efter eget tycke, så som det var formulerat i Svenska Arbetsgivareföreningens, SAF:s, stadgar från 1905, i den ökända paragraf 32.

DEN NUVARANDE LAGEN antogs 1982. Lagen reglerar anställningsförhållanden mellan arbetstagare och arbetsgivare, bland annat när det rör anställning, uppsägning och avskedande. Alla anställda omfattas av lagen, med undantag av personer i företagsledande ställning.

Las är tvingande, men kan inskränkas genom kollektivavtal, fördelaktiga för arbetstagaren.

”Anställningsskyddet är redan försvagat”

Något sämre. Men inte så ödeläggande som det skulle blivit med den nu kasserade Toijerutredningen. Så förklarar LO-juristen Sofie Rehnström, förenklat, de förväntade förändringarna av anställningstryggheten.

Text **Lilly Hallberg**

Hon vägrar att kalla det modernisering. Och var handläggare för LO:s ställningstagande till Toijerutredningens lagförslag. Som Landsorganisationen motsatte sig i dess helhet. Men förslaget uppfyllde de kriterier som direktiven satte upp, enligt LO.

– Det var inte en utredning utan en beställning på en viss sorts ny lagstiftning, säger Sofie Rehnström, som satt i referensgruppen när direktiven skulle tas efter Januariöverenskommelsen.

Så med las-överenskommelsen som parterna gjort, utan LO, kommer det att bli bättre än befarat när det gäller morgondagens arbetsrätt. Som ska vara införd till nästa sommar. Men bra blir det inte, enligt LO-juristen:

– Det blir en försvagning och förändrade turordningsregler kommer antagligen slå hårdare mot anställda på mindre företag, ju mindre ju tuffare. Men vissa förbättringar har kommit med när det gäller allmän visstid och hyvling.

Sofie Rehnström framhåller att las inte är särskilt starkt i dag heller.

– Anställningsskyddet är redan försvagat, påpekar hon.

ARBETSMARKNADEN HAR förändrats så att allt fler har osäkra visstidsanställningar, är arbetstagare i en växande gig-ekonomi. Eller varje dag tvingas vänta vid mobilen för sms om jobberbjudande på några timmar. Jämförelsevis fungerar det väl inom Transports avtalsområden.

– Inom bevakning finns tendenser till mer osäkra anställningar, men det är ändå mer reglerat än inom till exempel handeln, säger Sofie Rehnström.

– Vi måste få bort de här prekära anställningsförhållandena. Men det brukar vara så att först då det drabbar gubbarna så händer det något, när medlemmar i fler förbund drabbas.

För bemanningsanställda kommer las-överenskommelsen sannolikt innebära bättre villkor, enligt Rehnström. Och omställningsstödet vidgas och träffar flera grupper, som visstidsanställda. Det ska också bli möjligt att studera som anställd. Förutsatt att staten betalar.

SOFIE REHNSTRÖM BESKRIVER lagen om anställningsskydd som ett kommunicerande kärl: Varje förändring av las påverkar hela lagen, och därmed nivån på anställningsskyddet.



Foto: LO-TCO Rättsskydd

Dan Holke, dåvarande chef för fackens juristbyrå LO-TCO Rättsskydd beskrev i Transportarbetaren las som en trebent pall: Stadig så länge alla ben är intakta.

➔ **Ben 1:** Tillsvidareanställningar, huvudregeln är att människor har fast jobb i Sverige.

➔ **Ben 2:** Saklig grund, som krävs för att arbetsgivaren ska kunna säga upp en anställd. Arbetsbrist är en saklig grund.

➔ **Ben 3:** Turordningsreglerna och rätten till återanställning.

Det är ingen motsägelse mellan perspektiven, enligt Sofie Rehnström. Det handlar mer om aspekt. Båda beskriver vikten av helheten i las.

NÄR DET GÄLLER att det ska bli enklare att säga upp anställda av personliga skäl innebär las-överenskommelsens förslag ganska begränsande förändringar, menar Sofie Rehnström.

Och begränsade blir, enligt Rehnström, också vinsterna för arbetsgivarna när den anställdas rätt att behålla jobbet under en uppsägningstvist slopas. En ändring som näringslivet länge slagits för.

För den anställda innebär förslaget däremot en påtaglig försämring, som riskerar att slå hårt mot enskilda. Enligt förslaget måste personen sluta när uppsägningstiden löpt ut.

– Bara den anställda som vinner i domstol har rätt till ersättning för den förlorade lönen. I dag har man rätt till lön tills tvisten avgjorts i domstol, oavsett utgången där, säger Sofie Rehnström.



FOTO: JOHN ANTONSSON

Sofie Rehnström beskriver las som ett kommunicerande kärl: Varje förändring påverkar hela lagen och därmed nivån på anställningsskyddet. Som redan är försvagat enligt LO-juristen.

”Arbetsgivarorganisationerna har spridit budskapet om hur dyrt och omöjligt det är att säga upp folk sedan mitten av 1980-talet. De har lagt miljarder på propaganda. Men det har aldrig någonsin stämt i Sverige.”

Det kan ta år innan en tvist om saklig grund för en uppsägning, som ogiltigförklarats av facket, till slut avgörs i domstol. Och det gör det dyrt och svårt för arbetsgivare att säga upp någon. I teorin. I praktiken är det ytterst sällan som det dras till domstol, påpekar Rehnström. Vanligen nås en uppgörelse långt tidigare. Tills dess fortsätter de flesta att arbeta i verksamheten – eller blir sjukskrivna, vilket innebär att Försäkringskassan står för kostnaden.

Är det särskilt svårt att säga upp anställda i Sverige?

– Nej, vid arbetsbrist är det tvärtom lätt i jämförelse med flera andra europeiska länder. Men arbetsgivarorganisationerna, först SAF, har spridit budskapet om hur dyrt och omöjligt det är att säga upp folk sedan mitten av 1980-talet. De har lagt miljarder på propaganda. Men det har aldrig någonsin stämt i Sverige, säger Sofie Rehnström.

las i tiden

1974 kom den första lagen om anställningsskydd.

1982 antogs den nu gällande lagen.

2019 slöt Socialdemokraterna, Miljöpartiet, Centern och Liberalerna Januariöverenskommelsen, som bland annat innebär att las ska förändras.

2020, i juni, presenterades den statliga utredaren Gustaf Toijers förslag ***En moderniserad arbetsrätt***.

2020, i oktober, förkastade ett enigt LO Toijer-utredningens förslag i dess helhet. Arbetsmarknadens parter fortsatte att förhandla om alternativ.

2020, i december, skrev Svenskt Näringsliv, PTK, Kommunal och IF Metall under en överenskommelse om ändringar i las. Tolv LO-förbund stod utanför, däribland Transport.

2021, i maj, ska tre utredningar från Regeringskansliet presenteras. Utredningarna gäller hur las-överenskommelsens förslag och krav ska genomföras.

2022, den 1 juli, ska förändringarna senast vara genomförda enligt planen.



Namnet lever kvar i utbildningscentret, som ligger i Varbergs utkant. Åkeriet startade utbildning av yrkesförare redan i början av 1980-talet. Sedan mitten av 1990-talet driver C-R Utbildning trafikskola och, på entreprenad för kommunen, gymnasiets transportprogram.

Vad hände med C-R Johanssons åkeri?

Anrika C-R Johansson var ett av Hallands största, obundna åkerier med kunder som Arla och Posten. För jätten GDL skulle köpet av familjebolaget bli en förstärkning i Västsverige.

Knappt tre år senare återstår en bråkdel. Och den sista mars fick ytterligare 13 anställda gå.

Text och foto **Lilly Hallberg**

Loggan är välkänd från vägarna. Den gröna hästskon som inramar initialerna C-R, på vita bilar. Curth-Rune och Margareta Johansson grundade åkeriet i Varberg 1959. Det startade med mjölk och post. Men flera storkunder har försvunnit, efter mer än 60 år har åkeriet förlorat mjölkkörningarna.

Namnet lever vidare i utbildningscentret i staden, och symbolen vittnar om en hästintresserad familj med stor framgång också inom hästsport.

Men åkeriet finns inte mer. Det förvärvades av GDL strax före jul 2017.

– Ute på rastställen hör man ju mycket om dem. När någon frågar och man säger att det är gamla C-R är reaktionen en annan, positiv. Folk kommer ihåg åkeriet med hästskon, säger en av chaufförerna.

TRANSPORTARBETAREN TRÄFFAR honom tillsammans med några kollegor på ett fik i Varberg. Ingen av dem vill stå med namn i tidningen. De har alla arbetat många år för åkeriet. Det är mitten av februari. En dryg månad senare ska flera tvingas sluta på arbetsplatsen. Då blir de inte ens 30 kvar i Varberg. Avdelningskontoren i Jönköping och Halmstad är nedlagda sedan tidigare.

Allt är förhandlat och klart. Gränsen för uppsägning var 4,5 år. Många yngre arbetskamrater har fått gå.

Dem Transportarbetaren träffar blir kvar, men framtiden är oviss. Det är många frågor: Hur ser åkeriet ut om fem år, finns det alls kvar? Vilken inriktning



Så sent som sommaren 2017 sökte Varbergsåkeriet efter fler chaufförer till filialen i Halmstad.

kommer GDL att ha i framtiden?

En av chaufförerna har själv fått frågan ”Vad skulle GDL med er till?”.

– Ja, tanken var ju att vi skulle växa. Men i stället krympte vi. Nu känns det som att vara tillbaka på ruta ett för åkeriet, säger en av de andra chaufförerna.

UNDER STÖRRE DELEN av deras tid har verksamheten vilat på tre stadiga ben: Postnord, mjölk för Arla och container- och styckegods för Samskip. R-C Johanssons åkeri har alltid varit fristående, inte tillhört någon utan haft egna kunder.

Chaufförerna beskriver hur den tidigare tydliga arbetsstrukturen vd-transportledare-chaufför har ersatts med ”fem gubbar som är chefer” över allt färre som kör, och med tre av fyra lastbilar borta.

– Nu är man bara transportör, GDL vill ha hela kedjan.

Containertransporter med Samskip, Varberg–Island, utförs av utländska chaufförer. Mjölken förlorade åkeriet förra året, i förhandlingar med Arla. Tanken är att ägg ska kompensera i viss mån.

NÅGON SÄGER ATT han klarar sig om också han skulle tvingas gå, en annan har blivit erbjuden jobb. De vet att flera chaufförer på åkeriet ser sig om efter nytt arbete:

– Det känns inte tryggt längre.

När C-R Johanssons åkeri förvärvades 2017 var sammanlagt cirka 130 tillsvidareanställda, plus timanställda, och ett hundratal lastbilar i egen ägo.

– Den gamla andan är försvunnen. Både mellan ägaren och oss, och också mellan chaufförerna. Det att man hjälpte varandra med sånt som att tanka upp är borta.

– Infon mellan oss arbetstagare och ledningen är obefintlig. Det talades mycket om att vi skulle få veta vad som var på gång, men nu handlar allt om att slimma, slimma. Organisationen är minimal.

Tidspressen har också ökat för chaufförerna. Det har blivit allt tajtare för att inte riskera att bryta mot kör- och vilotidsreglerna.

De vill inte förgylla den gamla goda tiden, eller påstå att allt var bra. Men det var skillnad.

– Men man visste att om man ställde upp så hade man det tillbaka. Per kunde ringa vid ett på natten och fråga om man kunde ta en bil och köra, och man gjorde det. I dag handlar det om att det inte ska finnas några röda siffror i protokollet.

PER JOHANSSON ÄR tidigare vd:n, som tillsammans med sin bror Lars tog över efter fadern, Curth-Rune Johansson.

– Det var ett åkeri som hjälpt till så mycket på alla sätt, för oss och för kunderna.

”Alla transporter är möjliga” stod det på en trailer under den gamla tiden, en devis från Curth-Rune Johansson, berättar en av killarna.

– När Per hade åkeriet anpassade han bilarna. Fick han ett specialuppdrag såg han till att ordna så att det löste sig. Det finns inte en tanke att göra hos GDL.

Chaufförerna ser förändringarna i stort. Talar om andra förvärv och åkerier som försvunnit.

– Det försvinner mer och mer. Men hade vi bara blivit sedda av nya ägaren tror jag att det varit annorlunda, säger en av dem.

Företagsfakta GDL

- Är i dag etablerat på 20 orter, med säte i Helsingborg.
- Har anor från 1700-talet, då Gamla DrageLaget bildades.
- År 2011 samordnas GDL, Östgötafrakt, GFK och DVS Miljö under det gemensamma varumärket GDL.
- Förvärvar Svensk Logistik Partner AB, 2016.
- Förvärvar bland annat C-R Johanssons åkeri i Varberg, samt inkråmet i STC Transport, 2017.
- Etablerar nytt kontor i Jönköping, 2018.
- Enheten sjöcontainer separeras från övriga GDL, år 2020.
- Årsomsättning 2020: 3,6 miljarder kronor.



Välkänd logga. Chaufförerna, som i dag är anställda av GDL, får ofta frågor om det gamla åkeriet och vad som hände med ”Hästskon”.

HÄR ÄR FLER

...”försvunna” familjeåkerier:

- Ekdahls åkeri. Startat 1965 av Stig och Gunvor Ekdahl i Skurup, sålt till norska Bring 2012.
- Tommy Nordberghs. Startat av Tommy Nordbergh i Hjärnarp 1963, i dag helägt dotterbolag till logistikkoncernen Tempcon.
- Claessons Transport i Ljungby. Grundat 2004 av Peter och Ing-Marie Claesson, köpt av Tempcon 2018.
- Mohlins åkeri. Startat av Arne Mohlin i Örkelljunga 1977, köpt av Sandahlsbolagen 2020.

”GDL är inga bovar”

För GDL var det ett perfekt förvärv. Välskött, och geografiskt helt rätt. Och med en företagskultur lik det stora bolagets – i alla fall enligt pressreleasen, daterad 2017.

Text och foto **Lilly Hallberg**

Per Johansson sålde åkeriet i december det året, efter att ha haft en dialog med GDL under en längre tid. När köpet offentliggjordes betonade han att det varit viktig att företaget, som han och pappan byggt upp, fick en fortsatt trygg och säker framtid.

I dag beklagar Per Johansson utvecklingen de senaste åren.

– Det är naturligtvis tråkigt. Tyvärr är det ju en utveckling som drabbat åkerinäringen generellt, det är transportköparna som styr. Och när priset styr köper de inte från svenska transportörer, säger Per Johansson i dag.

– Vi hade kört mjölk i 61 år, men Arla tog ett åkeri som erbjöd 12 procent lägre pris.

PER JOHANSSON HAR varit med om många förhandlingar. Och allt oftare ”suttit med tyskar och förhandlat på ett kontor i Danmark.” Att kunna konkurrera med priset har blivit allt svårare.

Samtidigt betonar Per Johansson att det är transportköparna som måste påverkas. Och att GDL hela tiden följt avtalet, men att situationen ändrats.

– Transport borde hantera problemet på ett annat vis, gå på köparna och inte åkarna. Vad kan de göra? Titta på Ica, som bytte transportör för ett par år sedan från ett stort åkeri i Västerås, säger han.

– GDL är inga bovar, jag har förståelse för deras sits. De har försökt göra vad de kan. Men det fungerar som hos rederierna, som flaggade ut under 60- och 70-talet och seglade under Panamaflagg. I dag är det inte många svenska sjömän kvar hos rederierna.

Går det att vända utvecklingen inom åkeribranschen?

– Det är svårt, men både fack och åkerier borde gå på transportköparna. Det är hos dem bollen ligger. Och marknaden styr, säger Per Johansson.

Han är på sätt och vis tacksam att slippa vara i samma läge som GDL, som förlorat flera kunder.

– Men det är ingen som visste att det skulle komma, det är som med corona. Det är en allmän utveckling i Sverige, och handlar inte specifikt om GDL. Men det är tråkigt, och det tycker min far också. Men så är det.

PER JOHANSSON UPPMANAR till kontakt med pappan, Curth-Rune Johansson. Han är i dag 84 år men fortfarande i hög grad engagerad.

– Det är mycket som man förlorat. Åkeriet var väldigt välutvecklat när det gäller container- och truckhantering, men som jag förstår upphör det också nu den 1 april, säger Curth-Rune Johansson.

– Det är lite känsligt det här med GDL. Som jag ser det är det ingen geist i dem.

Curth-Rune Johansson tycker att tidningen även ska tala med hans andra son ”som ju också är i branschen”. Lars Johansson har, sedan brodern köpte ut honom från åkeriet, arbetat med utbildning. Mycket med transportekonomi. Frågor som rör ekonomi och personal. Han är regional projektledare för Transportbranschens yrkes- och arbetsmiljönämnd (Tya) på konsultbasis. Under tio år satt Lars Johansson också i avtalsdelegationen för Transportavtalet, för arbetsgivarsidan.

Han har en delvis annan bild av utvecklingen, och framhåller att det inte är så att utländska åkare konkurrerat ut åkerinäringen i landet.

– Jag köper inte den bilden direkt av. Inom vissa nischer är det så, men inte som helhet. Inom svensk åkerinäring har vi i dag färre åkerier, men större. Det var inget utländskt åkeri som tog över Arla utan ett annat svenskt åkeri.

LARS JOHANSSON PÅPEKAR att också lastbilscentralerna har blivit färre men större. Trenden är att stora bolag som Temcon och Sandahl köper upp många åkerier.

– Det handlar om konkurrens. Ser man till exempel till dragbilstransporter fanns det för 30 år sedan många enbilsåkare, men lönsamhet är för dålig. Inom andra nischer ökar den. Det vi vet, och säkert kan säga, är att köpmönstren ändrats snabbare än vi trott.

Lars Johansson påpekar att arbetslösheten bland förare med yrkeskompetensbevis (YKB) är påfallande låg. Branschen är i stort behov av chaufförer.

– Klart att det hade varit roligare på ett sätt om åkeriet hade varit kvar som familjeföretag. Tanken var ju att det skulle gå vidare till nästa generation, det som pappa byggt upp – och mamma. Hon var en stor del av framgången, och den som skötte ekonomin, säger Lars Johansson.

HAN BRUKAR FRAMHÅLLA att lönekostnader är den största utgiften för ett åkeri och att flest insatser därför bör göras för personalen.

Men det som hänt C-R Johanssons åkeri inte är unikt, påpekar Lars Johansson. Flera välmående familjeägda åkerier har de senaste åren köpts upp av större bolag. Inte alltid med helt lyckat resultat, enligt honom. Han nämner Claessons Transport i Ljungby och Ekdahls åkeri som exempel.

– Att driva åkeri gör man inte alltid bäst på Excel-ark. Risken finns att man med stordrift tappar en del av charmen. Som åkare är du väldigt beroende av chaufförernas inställning för att det ska fungera bra, säger Lars Johansson.

– Inte så att det inte skulle vara ordning och reda i större koncerner, men det handlar inte bara om lön utan andra värden. En sådan sak som att ordna firmafester kan spela roll. För du måste ha med dig personalen.

C-R Johanssons Åkeri AB

- Startades av Curth-Rune och Margareta Johansson 1959, i början inriktat på främst körning av mjölk och post.
- Säte i Varberg, med avdelningskontor i Jönköping och Halmstad fram till slutet av 2010-talet.
- Startade utbildning av yrkesförare i början av 1980-talet. Tidigt ute med utbildning för farligt godstransporter. Egen trafikskola sedan 1993, och året efter gymnasiets transportprogram som i dag drivs på entreprenad för Varbergs kommun.
- Årsomsättning vid tiden för GDL:s övertagande, 2017: omkring 175 miljoner kronor.



Författaren Ann-Helén Laestadius har skrivit sin första bok för vuxna. Den handlar om rasism mot samer och dem som dödar renar.

FOTO: ©ELISABETH OHLSON

”Jag har stundtals varit väldigt arg”

En ren dödas av en främling. Barnet Elsa blir vittne. För alltid påverkad. I Ann-Helén Laestadius första roman för vuxna kastas vi rakt in i samehatets mest blodiga uttryck.

Text **JOHN ANTONSSON**

– PROBLEMET MED MÄNNISKOR som dödar och skadar renar – samehatet – har funnits väldigt länge. Men ämnet är känsligt och jag kände att jag behövde närma mig det med stor respekt för renskötarna, säger Ann-Helén Laestadius.

Hon kommer från Kiruna och har sina rötter i området kring Nedre Soppero. Hon bor i Solna och pandemin har hållit henne ”hemifrån” i mer än ett år. Just nu är Ann-Helén Laestadius längtan efter att få besöka föräldrarna och tystnaden i byn Silkimuotka stor. Men:

– Jag är en person som gillar ordning, disciplin och regler. Om myndigheterna säger att jag inte ska resa i onödan. Då reser jag inte.

Disciplinen och en god dos rättspatos var det som en gång lockade Ann-Helén Laestadius att först jobba som kriminalreporter, och sedan skriva böcker om svåra frågor.

NÄR HON FÖR två år sedan satte sig ner för att skriva boken *Stöld* hade hon nära sju år av research och samtal med renskötare bakom sig. Ett av dem äger rum på kaféet Spis, alldeles bredvid Kiruna bokhandel. Där visar en renskötare upp en bunt med mer än 100 polisanmälningar för våldsamma attacker mot samebyns renar.

– Jag blev rätt tagen av hennes berättelse. Att se anmälningarna. Det blev väldigt tydligt hur tufft det är för renskötarna att aldrig få någon upprättelse för brotten de utsätts för. Det gör att de känner en stor maktlöshet och hopplöshet.

Efter mötet var Ann-Helén Laestadius säker på att hon hade nog för att sätta sig ner och skriva en trovärdig berättelse. Stöld är en roman, handlingen är påhittad. Ann-Helén Laestadius säger att hon inte hade behövt göra så grundliga efterforskningar. Men det kändes viktigt. Inte minst för att visa renskötarna respekt när hon berättar om något så djupt personligt och smärtsamt.

Att skriva boken Stöld handlade på många sätt om att dyka ner i en värld av rasism och hat mot samer. Flera hemska citat i boken är direkt hämtade från kommentarer i sociala medier.

När du tänker på hatet och sedan skriver om det, vad händer då i dig?

– Jag har stundtals varit väldigt arg. Rätt sorgsen också. Den här boken har verkligen krävt jättemycket av mig. Det är tufft att skriva de här brutala scenerna.

Kan du på något sätt förstå hatet?

– Nej. Det rör sig om enstaka individer som beter sig extremt obehagligt. Bland renskötarna upplevs det som ett angrepp direkt mot dem, eftersom någon har ihjäl det som betyder allra mest för dem.

– Efter Girjas-domen förra året, som gav samebyn rätt att besluta om jakt och fiske, blev renar dödade igen och hatet flödade i sociala medier. Då blev det extra tydligt att det är ett hat mot samer som ligger bakom dåden.

NÄR ANN-HELÉN LAESTADIUS fortfarande bodde i Kiruna fick hon själv uppleva rasismen. Ett tillfälle finns nära i minnet: Hon jobbade på lokalredaktionen för Norrländska Socialdemokraten (NSD) i Kiruna. Det var inför sametingsvalet. Hon var ensam på redaktionen.

– En kvinna kom in och hon sa något i stil med ”Inte visste jag att du var lappjävel själv”. Sedan skrattade hon lite och skulle ha det till att det bara var på skämt. Så kunde det ofta vara, att man försökte skoja bort rasismen.

– Det kunde vara smärtsamt att se när människor vandaliserat gatuskyltarna som hade samiska namn på. Jobbigt att ha det runt omkring sig. Men de som betedde sig illa var en minoritet. Uppväxten i Kiruna var ändå den bästa tänkbara på många sätt och jag är glad för att jag växte upp där.

ANN-HELÉN LAESTADIUS LÄNGTAR ofta hem till Kiruna. I vanliga fall reser hon dit flera gånger om året. Fiskar lax, åker skoter och samlar på sig den kunskap som behövs för att skriva sina böcker. När hon skriver om sina hemmiljöer blir det nästan som att få resa hem igen.

– Jag måste skriva om samer, tornedalingar och om våra platser där uppe. Främst eftersom det är en miljö som det inte så ofta berättas om. Nu är det ganska länge sedan jag flyttade därifrån. Jag tror att det på vissa sätt är bra att jag har bott här nere. Jag får en viss distans och ser saker med andra ögon. Varje gång jag kommer hem kan jag se att det har hänt något nytt.

Vad säger folk om boken hemmavid?

– Jag har fått fantastiska meddelanden, inte minst från renskötare och det är deras reaktioner jag har varit mest nervös för. Det har varit viktigt att de ska känna igen sig och att det är en rättvis skildring av deras liv. Vissa har sagt att de måste läsa boken i etapper eftersom det jag skriver om kommer så nära och är så känsligt.

”Den här boken har verkligen krävt jättemycket av mig. Det är tufft att skriva de här brutala scenerna.”

Ann-Helén Laestadius

ANN-HELÉN LAESTADIUS

Ålder: 49 år.

Bor: Solna.

Yrke: Författare.

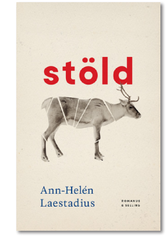
Böcker: *Stöld* är hennes åttonde bok. Hennes ungdomsbok *Tio över ett* från 2016 har belönats med Augustpriset.

AUGUSTPRISET 2016 VINNARE





Tio över ett handlar om flytten av Kiruna. Och ungdomar, vänner, kärlek. Ann-Helén Laestadius barndomshus var ett av de första att rivas. Laestadius har också skrivit reportageboken Bromsgatan – Vi som bodde på gårdarna. Där får vi träffa människorna som bodde där.



Stöld från 2021 är Ann-Helén Laestadius elfte bok och hennes första roman för vuxna.

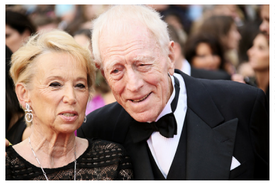


FOTO: SHUTTERSTOCK

Max von Sydow och hustrun Catherine Brelet på filmfestivalen i Cannes 2016.

Max von Sydow-museum?

Den svenska världskända skådespelaren dog för ungefär ett år sedan. Hans änka Catherine Brelet vill öppna ett museum om von Sydow i den sydfranska staden Seillans, skriver TT. Där vill hon ställa ut alla saker han samlat på sig under livet, allt från hans barndomsteckningar till rekvisita från hans många filmer.



3 poddtips

Passande våren:

1 ***When we were kings***
Med Erik Niva och Håkan Andreasson. Fotbollspodden för dig som gillar att höra bra historier om fotbollslag (ofta med kultstämpel).

2 ***PI Dokumentär: Miniserie***
Sveriges Radio. Korta serier om allt från brott på landsbygden till gaming.

3 ***Hemma hos Strage***
Med Fredrik Strage. Mästerkrönikören bjuder hem musiker, lyssnar på och pratar om musik.



FOTO: AMELIA BORDAHL

Vuxenjobbgrejer på kontor.

Barnslig pjäs av skräckmästare

Författaren John Ajvide Lindkvist och regissören Tomas Alfredson har tillsammans skrivit pjäsen *Ett informellt samtal om den nuvarande situationen*. Det är en arbetsplatskomedi som är baserad på intervjuer med barn som är mellan fem och åtta år.

Borås stadsteater visar pjäsen just nu. På grund av pandemi och publikbegränsningar går den enbart att se digitalt. Mer information finns på borasstadsteater.se. *JA*

APRILKRYSSET


FOTO: BIGSTOCK

INVES-TERATS	DET KAN LJUDA HÖGT	MES	FEL-RIKTAT	VAR BRAGE	HUND-FÄRG		KLASS									
ÄR DET MED BEHÅLL-NING																
BRUN PÅ SCEN				ÄR NÄRA NOG / INTAGIT												
					ANHÅLLA / DEN HIT-TAS OFTA I TULLEN											
NYPON-DRYCK		FISKA / KASTADE STENAR														
GRYNET-ELIN			HÅLL-HAKE / STRÄCKT				SLÖJD-VIRKE									
FORD-RADE								TÄMLI-GEN SJÄLV-KLART	HÖRS I RYSSARE		FIXAR ROVAN I OLAG		DET VAR INTE ME-NINGEN	GRILLAR ÅL		SURRIGT NÄSTE	DEN SES DANSA
KÄXA PÅ SINA HÅLL	KUB / NATUR-RE-SERVAT								MIRAKU-LÖST / RUNDA								
					GLÖD / ÄR DYSTER						VEK					BAND PÅ BENEN	
PAS-SIVITET							MOPPE / SCHISM						SKEN / KAN MAN FÅ SE PÅ IBLAND				
PIP				ÄTTA PÅ SCEN / SJUNGA							ASPEN / DEN MED MÅL						
I BYN?			ANSTÖT-LIGT / SPRÖD						SKEDET / DELSTAT I USA					DAM I LAVAN / TON-ARTSLÖS			
					ROMJA / GÖR MAN ORÅD			OVILLIGT / TROS-BEKÄN-NELSE							ÖMSOM / KASUAR-FÅGEL		
LEDA		HIGH-FIVE / REST								OLD VIC / DIA							HON ÄR TOKIG
DEN HÖRS I OPERA						TORR / SES MED HIPP						ONKEL I HYLLAN / SPIKA FAST				ÄNNU MER FÄRSK	
MUSIK-INSTRU-MENT				INTER-JEKTION / FÖR-SAGD			TIDS-RYMDEN / KURVA						ANLETE / OFRUKT-BAR				
POJKE MED TIGER			JÄTTE-BRA GÄRNING / FLUGA						BOXTYP / EGEN-ARTAD						BLÅSER RUNT / FÖRVÄRV		
					KYRKO-HERDE / ÄR TALLRIK						PUDRAR / HEM-MAN?						
PLATT		MOTION						ÄR DEN VI KAN INTA						HAR LITE VÄRDE			
STOR FLOD I AFRIKA						FORN TITEL						GLUG-GARNA					©Bulls

Lösningen (hela krysset) ska sändas till **Transportarbetaren, Box 714, 101 33 Stockholm** och vara redaktionen till handa senast den 13 april. Märk kuvertet **”Aprilkrysset”**.

Vi delar ut sex vinster. 1:a–3:e pris är två trisslotter, 4:e–6:e pris är en trisslott.

Namn: _____

Adress: _____

Postadress: _____

FRÅGA FACKET

Fråga facket om du undrar över spelreglerna på jobbet. Transports ombudsmän och experter har svaret.

Hur många år får jag tillgodoräkna mig?

Jag har gått transportgymnasium och jobbat som chaufför sedan sommaren 2018. Nu har jag fått ny anställning. Hur många år i yrket kan jag tillgodoräkna mig? Min nya arbetsgivare skrev två år i anställningsbeviset, men jag har för mig att det är mer, om man gått transportgymnasiet. Vad gäller?

Sandra

Svar: Eftersom du blev anställd, i yrket, före den 1 januari 2021 så går du på det gamla kollektivavtalets regelverk. Det innebär att direkt efter genomgången yrkesutbildning (enligt av huvudorganisationerna godkänd plan) skulle du bli inplacerad i löneklass A2, två år i yrket.

Du blev ju anställd 2018 på sommaren. Så 2020 skulle du enligt avtalet bli inplacerad i lönetabell A3, fyra år i yrket. Observera att det är i år yrket som räknas, inte år i företaget.

De som är nya chaufförer och blir anställda i yrket efter den 1 januari 2021, blir inplacerade i löneklass A1, begynnelselön.

Din nya arbetsgivare gjorde fel. Företaget skulle ha placerat in dig i A3, fyra år i yrket.

Magnus Larsson, central ombudsman i Transport

Onödigt med dubbla hemförsäkringar?

Både min kille och jag är med i Transport och vi bor tillsammans. I och med det har vi dubbla kollektiva hemförsäkringar. Det verkar onödigt. Vad gäller för oss?

Emelie

Svar: Kollektiv hemförsäkring hos Folksam, K-hem, ingår i medlemskapet i Transport. K-hem tecknas av förbundet och Transport betalar en premie utifrån antal medlemmar. En medlem som inte tycker sig ha behov av försäkringen, och vill avsäga sig den, får inte en lägre medlemsavgift.

Om två personer i hushållet har K-hem genom sitt fackliga medlemskap, ingår även en allriskförsäkring (kallas ibland drulleförsäkring) som kompensation. Den får man genom att ta kontakt med Folksam, på telefon 0771-950 950.

Sture Thorsell, försäkringsansvarig i Transport


Magnus Larsson | Sture Thorsell | Jonny Fransson

Sjukskriven på deltid – påverkas avgiften?

På grund av sjukskrivning kommer jag bara att jobba halvtid i fyra månader. Hur påverkar det min medlemsavgift till facket? Ska jag anmäla ändrad inkomst till Transport? Ska sjukpenningen räknas med?

Terminalare med ryggont

Svar: När din inkomst ökar eller minskar behöver du anmäla det till oss.

Vi räknar ihop din inkomst från arbetet och sjukpenningen, som blir din grund för att du placeras i rätt avgiftsklass.

Beroende på hur mycket din inkomst minskar kan det påverka vilken avgiftsklass du ska tillhöra.

Kontakta din avdelning så hjälper de dig att räkna ut din nya avgiftsklass. Du kan även logga in på *Mina sidor* på transport.se för att ändra inkomst.

Jonny Fransson, ombudsman i Transport

Fråga våra experter!

Skriv till **redaktionen@transportarbetaren.se**. eller Fråga facket, Transportarbetaren, Box 714, 101 33 Stockholm.



Grattis!

Marskryssets lösning finner ni här ovanför.

Vinnarna av två trisslotter:
Per-Ola Johnsson, Vårgårda
Fredrik Karlsson, Varberg
Sally Hedlund, Landeryd.

Vinnarna av en trisslott:
Per Gustavsson, Ljungby
Rolf Strömgren, Saltsjö-Boo
Niklas Niklasson, Uddevalla.

Månadens Quiz

Testa dina kunskaper, eller utmana en kompis. Rätt svar på frågorna hittar du längst ner.

1 Vilket år bildades Svenska Transportarbetareförbundet?

1. 1897
X. 1907
2. 1917

2 Volvo bildades 1926, som ett dotterbolag till ett svenskt industriföretag. Vilket?

1. Atlas Copco
X. SKF
2. Scania

3 Biodiesel kallas ofta HVO. Vad står förkortningen för?

1. Hydrogenated vehicle oil
X. Högoktanig växtolja
2. Hydrogenated vegetable oil

4 Vem skrev boken *Populärmusik från Vittula*?

1. Ann-Helén Laestadius
X. Bengt Pohjanen
2. Mikael Niemi

5 Lagen om anställningsskydd, las, har många år på nacken. När infördes den?

1. 1964
X. 1974
2. 1984

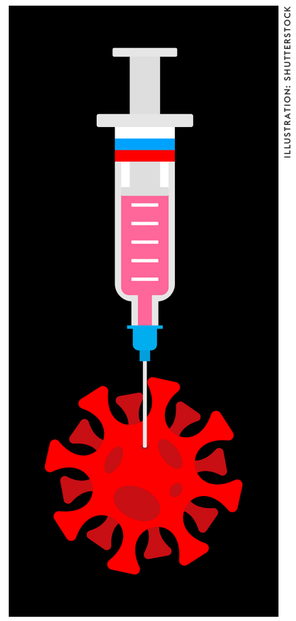
6 SAS är ett av många flygbolag som har det tufft under pandemin. Vem är största ägare till företaget?

1. Svenska staten
X. Danska staten
2. Knut och Alice Wallenbergs Stiftelse

7 Vad heter det ryska coronavaccinet?

1. Lajka XII
X. Rasputin XIV
2. Sputnik V

Rätt svar: 1, X, 2, 2, X, 1, 2.


ILLUSTRATION: SHUTTERSTOCK

Otroligt mycket står på spel framöver

Vi närmar oss så sakta uppstarten på en ny valrörelse, en valrörelse som troligen blir den viktigaste på väldigt länge. Riksdagsvalet kommer att genomföras i september 2022. Det kan ses som långt bort vad det gäller själva valdagen, men valrörelsen startar givetvis långt tidigare.

Det är en form av ödesval för Sveriges arbetare, men det är också ett ödesval vad det gäller den facklig politiska samverkan som funnits sen länge mellan LO och Socialdemokratin.

Här står otroligt mycket på spel när man tittar tillbaka på förra valet. Och processen runt regeringsbildningen efter valet, som utmynnade i det numera ökända januariavtalet. Den historien får under inga omständigheter upprepas, det hoppas jag att alla är överens om.

Ett jättejobb väntar för Socialdemokratin vad det gäller trovärdigheten. Ska man lyckas locka arbetarröster måste ju den som lägger rösten veta vad man röstar på, och även känna sig trygg med vilken politik som kommer ut. Omvänt är det ju också så att man som röstande medborgare måste känna sig trygg med vad som absolut inte kommer ut efter den komplicerade process som sannolikt väntar även vid nästa regeringsbildning.

> ”Processen runt regeringsbildningen efter valet, som utmynnade i det numera ökända januariavtalet. Den historien får under inga omständigheter upprepas.

DEN KOMMANDE VALRÖRELSEN innebär också en stor utmaning för oss själva, inom Transport och LO, gällande den inriktning som LO väljer i detta arbete. För oss som förbund står det alltmer klart att vi ännu tydligare och kraftfullare måste vara med och påverka de viktiga trygghetsfrågor som ska vara de relevanta för oss och Sveriges arbetstagare.

Det gäller givetvis bra trygghetssystem – som pensioner och schysta arbetsvillkor. Man måste påbörja ett arbete som innebär att allt detta blir bättre. Inte nedrustas och försämras i dåligt kompromissade politiska uppgörelser med partier som faktiskt arbetar aktivt för att försämra villkoren för arbetstagarna.

SOM FÖRBUND ARBETAR vi just nu aktivt med motioner till den kommande LO-kongressen. Där tar vi sikte på just detta genom att föreslå tydliga direktiv till de LO-representanter som ingår i Socialdemokraternas partistyrelse och ledning. Deras uppgift ska vara att jobba för att LO:s politik förs in i Socialdemokratin. Inte att arbeta för att dåliga kompromisser, vars främsta syfte är att behålla makten, förs in i LO.

Vi överväger också att motionera om tydliga direktiv för de av LO utsedda styrelserepresentanter som sitter i bolag som AMF. Detta för att undvika att dessa bolag förvaltar medlemmarnas pensionsmedel genom investeringar i företag som aktivt vägrar teckna kollektivavtal.

AVSLUTNINGSVIS SÅ UPPMANAR jag er alla till fortsatt försiktighet gällande covid-19. Min personliga rekommendation är att vi tar del av vaccineringsprogrammet. Jag tror att det finns en ljusning i detta mörker. Till hösten hoppas jag att vårt samhälle till stora delar kan återgå till någorlunda normala förhållanden.



Tommy Wreeth
är Transports förbundsordförande.

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

Det här händer på din avdelning

Det är arbetsplatsens ort som avgör vilken avdelning du tillhör. Med undantag för dig som är hamnarbetare eller jobbar inom flygbranschen – du tillhör i stället någon av våra hamnavdelningar (1 och 2) eller flygavdelningen (46).



HÄR FINNS VÅRA AVDELNINGAR

Läs mer på förbundets hemsida, www.transport.se.

1 Norrland/Mellansverige, avdelning 1 (hamn).
2 Syd- och Västsverige, avdelning 2 (hamn).
3 Göteborg, avdelning 3.
4 Östergötland, avdelning 4.
5 Stockholm, avdelning 5.
6 Värmland, avdelning 6.
7 Södermanland, avdelning 7.
9 Örebro, avdelning 9.
11 Gästrikland/Norduppland, avdelning 11.
12 Malmö, avdelning 12.
14 Helsingborg, avdelning 14.
16 Gotland, avdelning 16.
17 Skövde-Borås, avdelning 17.
18 Hälsingland, avdelning 18.
19 Norra Mälardalen, avdelning 19.
20 Norra Småland, avdelning 20.
25 Halmstad, avdelning 25.
26 Norrbotten, avdelning 26.
28 Umeå, avdelning 28.
32 Mellersta Norrland, avdelning 32.
41 Uppland, avdelning 41.
46 Märsta, avdelning 46 (flyg).
51 Sydöstra Sverige, avdelning 51.
55 Bohuslän/Dalsland, avdelning 55
88 Dalarna, avdelning 88.

Material till nästa nummer lämnas senast den 13 april till christina.ahlund@transportarbetaren.se.

AVDELNING 4 LINKÖPING

Studier Är du intresserad av att gå en utbildning? Under våren kommer vi att hålla Startpunkten digitalt följande dagar:

➤ Onsdagen den 7 april kl 9.00–14.00.

➤ Tisdagen den 4 maj kl 9.00–14.00.

➤ Torsdag den 27 maj kl 9.00–14.00.

Tar du ledigt för fackliga studier så betalar Transport ett stipendium för den dagen.

Är du intresserad av att gå någon av utbildningarna, eller har du någon fråga? Hör av dig till vår studieorganisatör Joakim Carlsson på 010-480 31 38 eller joakim.carlsson@transport.se.

AVDELNING 6 VÄRMLAND

Vi önskar nya styrelsemedlemmar välkomna. Och till dem som väljer att lämna säger vi stort tack för ett mycket bra jobb i vår organisation!

Under april månad kommer avdelningen ha uppsökeri i Sunne. Mer information kommer på hemsida och sms under månaden.

Vill du att Transport kommer till din arbetsplats? Informera oss så sätter vi upp ett besök. Digitalt eller fysiskt, allt enligt coronaföreskrifterna.

Vi vill träffa våra medlemmar!

Känner du att du vill engagera dig fackligt? Ring vår avdelning, 010-480 30 06!



Sälen.



Branäs.

VÅRA STUGOR

Det finns några lediga platser kvar, se vår hemsida.

AVDELNING 7 SÖDERMANLAND

Inbjudan till en timmes betald facklig information för dig som jobbar på bemanningsavtalet. Onsdagen den 31 mars kl 13.00 eller 19.00 på Teams.

Anmäl dig till avdelningen på tel 010-480 30 07 eller mejl transport.7@transport.se.

GLÖM INTE VÅR MEDLEMSVÄRVARTÄVLING



Tävlingen pågår till den 30 april. Du kan vinna en fin ryggsäck med innehåll! Vinnaren presenteras på vår hemsida och Facebook den 7 juni. Där finns också mer information om tävlingen.

AVDELNING 9 ÖREBRO

Besök på avdelningen Tyvärr så har vi valt att stänga avdelningen för obokade besök, då vi sett en större smittspridning på våra arbetsplatser. Och vi försöker jobba hemifrån så mycket vi kan.

Därför hänvisas du till att boka en tid på 010-480 30 09 eller transport.9@transport.se, om du har ett ärende.

Vi tar ansvar för att begränsa smittspridning och skydda de anställda som kan tillhöra riskgrupperna och bli allvarligt sjuk av covid-19.

Studier Vi håller Startpunkten digitalt nu. Anmäl ditt intresse på studier.9@transport.se.

Möten

➤ Nästa avdelningssammanträde är den 7 maj. Eventuellt digitalt.

➤ Nästa representantskapsmöte är den 20 mars. Eventuellt digitalt.

Lånekärra Du vet väl att du som är medlem kan låna släpkärra gratis av avdelningen? Hör av dig till oss på 010-480 30 09 för att boka den.

AVDELNING 11 GÄSTRIKLAND /NORDUPPLAND

Besök på avdelningen behöver bokas i förväg. Symtomfri är ett krav.

Ombudsmannaärenden:
➤ Nicklas: 010-480 32 41.
➤ Magnus: 010-480 32 46.

Arbetsmiljöärenden:
➤ Fredrik: 010-480 32 45.

Ordförande:
➤ Håkan: 010-480 32 38.

Kontorist:
➤ Ros-Marie: 010-480 32 42.

Digital Startpunkt Vill du gå på en digital Startpunkt (cirka två timmar)?

Anmäl dig till studier.11@transport.se.

Årsmöte i representantskapet: Lördagen den 27 mars kl 10.00. Mötet kommer att hållas via Teams.

AVDELNING 12 MALMÖ

Sektionsmöte Torsdagen den 15 april kl 19.00 kallar sektion 55 (taxi och buss) till medlemsmöte hos Transport avdelning 12, Kosterögatan 5 i Malmö.

Mötet är, om möjligt, tänkt att hållas fysiskt. Dock utomhus, med korvgrillning. Om restriktioner sätter stopp för fysisk träff hålls mötet i Teams. Då skickas en länk till alla anmälda. Anmälan sker till ordföranden Mats Öhman 0761-892790 eller sektion55@hotmail.com.

S-FÖRENINGEN

Tisdagen den 20 april, kl 18.00 kallar Transports S-förening till medlemsmöte hos Transport avdelning 12 på Kosterögatan 5 i Malmö.

Mötet är, om möjligt, tänkt att hållas fysiskt. Dock utomhus, med korvgrillning. Om restriktioner sätter stopp för fysisk träff hålls mötet i Teams. Då skickas en länk till alla anmälda. Anmälan sker till ordförande Mats Öhman 0761-892790 eller ohmanlund@hotmail.com.

Avtalspunkten

➤ Onsdagen den 12 maj kl 9.00–16.30 genomförs en Avtalspunkt för tidningsbudsavtalet på avdelningens kontor.

➤ Onsdagen den 19 maj kl 9.00–16.30 genomförs en Avtalspunkt för bensinavtalet på avdelningens kontor.

Avtalspunkten är en endagsutbildning för dig som vill lära dig lite mer om ditt eget avtal. Så att du kan hålla koll på att bland annat lönen stämmer. Du har rätt att ta ledigt från jobbet för att gå utbildningen, och Transport betalar lön denna dag.

Läs din medlemstidning på **transportarbetaren.se**



Värva en kompis – få 200 kronor!

Om du värvar en arbetskamrat får du ett Superpresentkort värt 200 kronor! Allt din kollega behöver göra är att ange ditt namn och personnummer i sin medlemsansökan. Har du flera kollegor som vill gå med? Du får ett presentkort för varje medlem du värvar! Presentkortet skickas ut då den nya medlemmens första betalning är registrerad.



SWISHA FÖRSTA AVGIFTEN!

Visste du att du direkt kan betala din första avgift och därmed snabbt bli fullvärdig medlem. Du behöver bara invänta ditt välkomst-sms med betalningsuppgifter.

TRANSPORT-ARBETAREFÖRBUNDET

Du måste anmäla dig senast tre veckor innan kursen, så vi hinner se till att du får ledigt av din arbetsgivare.

Anmälan till Avtalspunkterna görs till studieorganisatören Patrik Persson, 010-480 32 65 eller patrik.persson@transport.se.

AVDELNING 18 HÄLSINGLAND

Ring först! Vi fortsätter att vara försiktiga och inte ta emot spontana besök på avdelningskontoret. Är du i behov av att träffa oss? Slå en signal först, så vi kan planera en coronasäker träff.

Årsmöte Den 25 mars håller avdelningen sitt årssammanträde, och vi kommer att presentera den nyvalda avdelningsstyrelsen i nästa nummer av Transportarbetaren.

Håll koll på vad som händer i avdelningen på våra sociala medier:
➤ Hemsidan: www.transport.se/avdelningar/halsingland/.
➤ Facebook: www.facebook.com/transportavdl18/.
➤ Bli medlem: app.transport.se/blimedlem.

AVDELNING 19 NORRA MÄLARDALEN

Hej kamrater! Vi är i slutet på mars månad när detta kommer ut i tidningen, och vi ska snart ha vårt årsmöte i avdelningen.

Vi är fortfarande i coronatider, men vi hoppas att vaccineringen sätter fart så vi åter kan få komma ut och träffa er på arbetsplatserna. Under tiden som vi väntar sitter vi och ringer runt till medlemmar och förtroendevalda. Så bli inte förvånad om du får ett samtal från avdelningen.

Just nu kollar vi vilka frågor som är viktiga för våra medlemmar och diskuterar hur vi ska kunna arbeta med dessa frågor. Förhoppningsvis så hörs och syns vi snart!

Mötedags Avdelning 19 har representantskapsmöte den 27 mars. Mötet kommer att hållas

Stämmer dina medlemsuppgifter?

- Har du fått nytt jobb eller blivit arbetslös?
- Har du varit långtidssjukskriven, föräldraledig eller börjat studera?
- Har du fått högre eller lägre lön?
- Har du flyttat, bytt mobilnummer eller e-postadress?

Då är det dags att uppdatera dina medlemsuppgifter. Ändringar gör du enklast genom att logga in på **Mina sidor** på **transport.se**. Du kan även ringa Transport på **0IO-480300O**, eller höra av dig till din lokalavdelning (kontaktuppgifter hittar du på hemsidan under fliken **Avdelningar**).

digitalt på Easymeet. Kallelse har skickats ut till våra ledamöter. Vill du som medlem delta? Kontakta vår avdelningsordförande på e-post andreas.kedborn@transport.se.

Studier Vi håller på och sätter datum för att hålla Startpunkten digitalt.

Om du är intresserad av utbildning i fackliga frågor, kontakta vår avdelningsordförande på e-post andreas.kedborn@transport.se.

AVDELNING 20 NORRA SMÅLAND

Påskhälsning Avdelningen vill önska alla våra medlemmar en glad påsk.

Avtalen Nu när alla kollektivavtal är klara kommer de efter hand att komma ut i tryck samt på *Mina sidor* på hemsidan.

CORONASÄKRA MEDLEMSAKTIVITETER

Vi siktar på att köra lite medlemsaktiviteter under året, såsom fiske och annat som man kan genomföra och ändå hålla avstånd till varandra.

Försäkringar Vi kommer under året att genomföra ett försäkringsprojekt, där vi i först inriktar oss på bensinstationerna och efter hand andra arbetsplatser.

Vill du köra försäkringsprojektet på din arbetsplats? Kontakta avdelningens försäkringsansvarige, Thomas Karlsson, på 0IO-480302O eller thomas.karlsson@transport.se.

AVDELNING 25 HALMSTAD

Vi önskar alla medlemmar en riktigt glad påsk och hoppas att ni håller er friska i dessa pandemi-tider.

Avdelningsstyrelsemöte
- Plats: Via Teams.
- Datum: Fredagen den 9 april.
- Tid: Kl 9.00.

AVDELNING 28 I NORR

Digital utbildning Startpunkten är en facklig introduktionsutbildning för dig som vill veta mer om vår förening. Passa på att gå Startpunkten digitalt!

För mer information och anmälan, kontakta sandra.jakobsson@transport.se.



FJÄLLÄGENHETEN I HEMAVAN

Det finns fortfarande veckor tillgängliga för uthyrning under våren/sommaren. Information om regler och bokning finner du på hemsidan.

Rätt lön – mer lön Många avtal är nu klara och vissa finns redan hos tryckeriet.

Allt eftersom avtalen skickas ut till er medlemmar kommer vi att anordna digitala avtalsgenomgångar.

Vill du veta mer om ditt nya avtal? Gör en intresseanmälan till en digital avtalsgenomgång genom att mejla till studier.28@transport.se. Skriv gärna om det är något specifikt i ditt avtal du undrar över.

AVDELNING 32 MELLERSTA NORRLAND

Den 28 mars har avdelningen sitt digitala årsmöte. Kallelse har gått ut via mejl. Mötet startar klockan 10.00 och vi kommer att använda oss av Easymeet. Länk till mötet skickas ut via mejl.

Vid frågor om årsmötet eller Easymeet så vänder ni er till ordförande Johan Molin, 0IO-4803469, eller kassör Åke Wijkmark, 0IO-4803460.

Rätt kontaktuppgifter? Gå gärna in på *Mina sidor* och kolla så att dina kontaktuppgifter stämmer.

Studier Intresserad att gå en digital utbildning? Kontakta Johan Molin på 0IO-4803469 för information och anmälan.

Avdelning 32 finns även på Facebook, Instagram och Youtube.



FIKA MED OSS!

Passa på att medverka på våra digitala "fikastunder".

- **15 april kl 9.00–10.00.**
- **17 maj kl 9.00–10.00.**
- **15 juni kl 9.00–10.00.**

Dessa möten sker i Teams och det går bra att medverka via telefon, dator eller surfplatta. Länk till mötena kommer att skickas ut via sms till alla medlemmar i avdelning 32.

Vill du ha kontakt med oss på avdelningen? Ring 0IO-4803432 eller mejla transport.32@transport.se.

AVDELNING 51 SYDÖSTRA SVERIGE

Representantskapet i avdelning 51 håller sitt årsmöte, digitalt, den 27 mars kl 9.00. Ledamöter är kallade via brev och vår hemsida.

SOMMARKURS I SKÅNE

LO-distriktet i Skåne bjuder in dig som är ensamstående med barn till en sommar-/semesterkurs med övernattning.

Kursen hålls den 12–16 juli på LO-distriktets kursgård Backagården, som ligger i närheten av Höör.

Är du intresserad så finns mer information på vår hemsida, transport.se. Klicka på *Avdelningar* och välj *Avd 51 Sydöstra Sverige*.



AVDELNING 26 NORRBOTTEN
AVDELNING 28 I NORR
AVDELNING 32 MELLERSTA NORRLAND

Missa inte vår digitala avtalsinfo!

Vi kommer att hålla digitala avtalsinformationer för våra medlemmar via Teams. Varje informationstillfälle bemannas av minst två ombudsmän.

Mer information, samt länkar för att ansluta, finns på våra respektive hemsidor *(transport.se, Avdelningar)*. Länkar kommer även att skickas ut via mejl/sms till dem som jobbar inom respektive avtalsområde.

Tisdagen den 27 april
- Kl 8.00: Bevakning.
- Kl 11.00: Transport + Miljö.
- Kl 14.00: Transport + Miljö.
- Kl 17.00: Bevakning.

Onsdagen den 28 april
- Kl 10.00: Transport + Miljö.
- Kl 13.00: Bevakning.
- Kl 16.00: Transport + Miljö.

Besök på avdelningen är inte aktuella under pandemin. Vill du träffas? Kontakta oss och boka tid, så tittar vi på olika lösningar.

Digitala arbetsplatsträffar Har ni frågor som rör er arbetsplats, avtalet eller vill ni träffa oss? Hör gärna av er. Vi i avdelningen hjälper till att få till en digital arbetsplatsträff med er.

Startpunken Är du ny medlem i Transport, eller har du varit med ett tag, och är intresserad av hur facket fungerar? Då kan du gå vår digitala introduktionsutbildning Startpunkten.

Kontakta oss på 0IO-4803051 eller transport.51@transport.se, så hjälper vi till med anmälan.

AVDELNING 55 BOHUSLÄN/DALSLAND

På grund av corona är avdelningskontoret stängt för spontanbesök tills vidare. Men du är välkommen att ringa och boka tid på 0IO-4803055. Eller mejla transport.55@transport.se.

Vi finns tillgängliga under vardagar kl 8.00–16.40 (luncstängt kl 11.30–12.30).

Studier Hör av dig till studieorganisatör Alexander Hutter. Han nås på 0IO-4803622 eller alexander.hutter@transport.se.

- Startpunkten: Grundutbildning, även för icke medlemmar. Vi erbjuder intresserade att få utbildningen via länk (Teams).

Nästa kurs hålls lördagen den 10 april kl 10.00–14.00 (cirka).

Anmäl dig till avdelningen på tel 0IO-4803055 eller e-post transport.55@transport.se för att få länken via mejl.

- Avtalspunkten: Torsdagen den 22 april kl 18.00–22.00 (cirka) håller vi kurs i transportavtalet via Teams.

Anmäl dig till avdelningen på tel 0IO-4803055 eller transport.55@transport.se för att få länken via mejl.

HAR DU FRÅGOR OM...

- Försäkringar/arbetsmiljö: Kontakta ditt regionala skyddsombud Anders Dristig på 0IO-4803628 eller anders.dristig@transport.se.

- Avtal/arbetsrätt: Kontakta ombudsman Jan Lendin på 0IO-4803147 eller jan.lendin@transport.se.

Fackligt-politiskt Är du intresserad av eller nyfiken på fackligt-politiskt arbete, eller av politik generellt?

Hör av dig till Fackligt-politiska gruppen, transport.55@transport.se.

Logga in på Mina Sidor och ställ frågor i Transports MEDLEMSFORUM

Transport svarar på dina frågor

Du som är medlem i Transport kan logga in på *Mina sidor* på transport.se och leta bland mängder av frågor och svar i förbundets medlemsforum. Där har du också möjlighet att ställa egna frågor om till exempel löner, arbetstider, semestrar och ditt medlemskap.



Tommy Wallin, Mikael Löwdin, Kimberley Westermark, Joakim Borg och Thomas Grundell har roligt tillsammans – när de väl får chansen att ses.

Månadens avdelning

”Vi vågar prova nya saker”

Trots corona är det fullt ös på Transports avdelning i Norra Mälardalen. Ombudsmännen har mycket att göra och alla längtar tills de får hitta på saker med medlemmarna igen.

Text och foto **John Antonsson**

Regionala skyddsombudet Mikael Löwdin har varit ute på skyddsrond i höghuskällare med väktare om natten. Ombudsman Tommy Wallin hinner kika in en liten stund, innan han ska dra vidare på förhandling. Handläggare Thomas Grundell ställer fram kaffe och ungdomsansvariga Kimberley Westermark laddar för att berätta om att avdelningen vågar.

I HÖRNET SITTER också ombudsman Joakim Borg. Han är avdelningens spindel i nätet och har sett till att nästan alla som jobbar på avdelningen är med.

– Vi vågar prova på att göra nya saker. Som gokartturnering och zombie run, säger ungdomsansvariga Kimberley Westermark.

Zombie run?

– Vi lottade ut biljetter till avdelningens unga medlemmar och åkte till Örebro och deltog, det var 2019 innan corona. Man springer genom en bana på sex kilometer och jagas av zombier. Det är som att vara med i ett avsnitt av tv-serien *The Walking dead*. Det kom inte så jättemånga, men vi vågade prova något nytt.

– När vi hade en gokarttävling för medlemmar körde vi som Le Mans. Vi hade banan hela dagen och medlemmarna tävlade i lag från sina företag. Det var väldigt lyckat, och det vill vi gärna göra om igen. När det går, säger Joakim Borg.

HINDRET ÄR SÅ klart risken för smitta. Facket kan inte bjuda in till möten eller sociala aktiviteter där medlemmar från olika arbetsplatser kan träffas för att prata och utbyta erfarenheter.

Ombudsmännens förhandlingsscheman har däremot varit fullproppade.



I oktober 2019 deltog några tappra medlemmar från avdelningen i ett zombie-lopp i Örebro.

Särskilt sedan årsskiftet.

– Mycket handlar om att det börjar skava på arbetsplatserna. Inte sällan jobbar arbetsledarna hemifrån och då blir det lite svårt i kommunikationen med chaufförerna, säger Tommy Wallin.

– En annan sak som ställer till problem är att chaufförerna inte alltid har fått veta vad som gäller på leveransställena. Som om att de inte får använda toaletterna eller vara i vissa delar av lokalerna. Där har kanske kunden berättat för åkeriet, som sedan har missat att föra informationen vidare till chaufförerna, säger Thomas Grundell.

MYCKET AV DET fackliga arbetet har stött på nya utmaningar. Mikael Löwdin berättar att hans uppdrag till stor del går ut på att besöka arbetsplatser för att träffa arbetstagare och arbetsgivare, och att hålla utbildningar i arbetsmiljö. Mycket skjuts på framtiden.

– Men i natt var jag ute med några medlemmar som jobbar som väktare och gjorde en riksbedömning. De har en rond som går i källare i flerbostadshus. En sån sak går inte att göra på distans.

AVDELNING 19 NORRA MÄLARDALEN

Område: Från Arboga i väster till Bålsta i öster.

Avdelningsexpedition: I Västerås.

Sektioner: Avdelningen består av två sektioner. I Sektion 1 Tunga transporter, ligger de flesta avtalsområden som gäller transporter och terminalarbete. I Sektion 2 Service ligger avtal för säkerhet, tidningsdistribution, taxi och bensinstation.

”Fisket betyder allt för mig”

– Adrenalinet rinner till. Jag får måsben och bara skakar! Tankbilsföraren Martina Sjöstedt beskriver känslan när hon avgår med segern och landar en fet gädda i håven.

Text och foto **JUSTINA ÖSTER**

METAT HAR MARTINA SJÖSTEDT gjort sen hon var liten. Men när hon träffade en riktig fiskenörd för några år sen blev hon biten, på allvar. Nu upptar sportfisket en stor del av Martinas fritid. Året om. Fisket står för äventyr, glädje, naturupplevelser, avkoppling och terapi. Att rensa skallen och må bra.

– Fisket betyder allt för mig. Jag tror det räddat mig. Innan dess var det mycket alkohol och fester, säger hon.

EN TATUERING ÖVER vänster öga, Heartache, berättar om hjärtesorg. Det är en låt av ett svenskt rockabillyband, Top Cats, och en påminnelse för Martina om att ”inte kasta sig in i saker och lita på folk för mycket”. Man kan bli sårad.

Svarta katten Haddock hoppar upp i Martinas knä, spinner under mattes händer.

– Han är min stora kärlek och otroligt social, en personlighet.

MARTINA BOR I det gamla brukssamhället Forsbacka och kör tankbil på dagarna. Hittills har de varit tre tjejer som hållit bilen på rull, men nu väntar en omorganisation.

Sportfisket domineras av män, även om fler tjejer nu börjar upptäcka tjusningen, konstaterar Martina. På en bussresa till Rügen i Tyskland, före coronan, var hon enda tjej. Martina är lite blyg och undrade hur det skulle gå. Men det gav nya vänner, tips och tricks och blodad tand.

PASSAR MARTINA FRÅN fisket en dag, så ångrar hon sig. Vissa dagar tar hon med sig ”brorsans grabb”, andra dagar en kompis. Ibland är snack och fika viktigast.

– Andra dagar kan jag verkligen nöta en hel dag för att få min drömfisk.

För Martinas del är gäddan favoritfisk. Att gå i närkamp, för gäddor är starka, dra den över ytan och se den från båten, landa den i håven.

– Jag skrattar, skriker, gråter glädjetårar ibland. Känslan är helt underbar med sjukt mycket adrenalin.

HUR KAN MARTINA, som är sån djurvän, sätta en krok i munnen på en fisk, undrar bekanta. Men hon krokar alltid av gäddan försiktigt, tar ”gälgreppet” i gällocken för att inte skada den, mäter, väger och släpper fisken igen.

– Att se gäddan simma i väg i sitt rätta element är nästan det bästa av allt. Jag tänker: Vi fick en härlig fajt men nu har du det bra, säger Martina Sjöstedt.

FOTO: PRIVAT



Storgäddan: På ismete i Dalarna, 116 centimeter lång och 8,49 kilo tung.



MARTINA SJÖSTEDT

Jobb: Tankbilschaufför.

Bor: Forsbacka i Gävle kommun.

Ålder: 29 år i april.

Instagram: ms_fishing_sweden.

Gris: Stor fisk

Pike knuckles: Söndertrasade knogar efter gäddans gälbågar eller tänder.

3 tips

→ Gå till din lokala fiskebutik för tips och råd.

→ Ta med förbandslåda och avbitartång, om du får en krok i egen hud.

→ Kolla efter instruktionsfilmer på Youtube och bilder på Instagram.



”Vissa gäddor är jättearga när man drar upp dem, flaxar och far. Det kan bli en brottningsmatch. Andra är jättelugna. En del skvätter vatten på en när de simmar i väg, ungefär som: Där fick du din jävel”, säger Martina Sjöstedt.

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET
1897

Kort om Transport

Transportarbetaren är Svenska Transportarbetareförbundets (Transport) medlemstidning. Förbundet har drygt 56 000 medlemmar och är ett av 14 LO-förbund.

Om du vill komma i kontakt med Transport, ring 010-480 30 00. Växelns öppettider är 8.00–17.00 måndag–torsdag och 8.00–16.40 fredagar. Utom dag före helgdag, då den stänger klockan 12.00.

Under maj är växeln öppen 8.00–17.00 måndag–torsdag och 8.00–15.00 fredagar.

Juni–augusti är öppettiderna 8.00–16.40 måndag–torsdag och 8.00–15.00 fredagar. Lunchstängt 11.30–12.30.

Transport har 25 avdelningar, spridda över landet. Avdelning 1 och 2 är rena stuveriavdelningar som organiserar hamnarbetare. Avdelning 46 är på samma sätt en rikstäckande avdelning för personal inom flyget.

Kort om a-kassan

Transports arbetslöshetskassa delar lokaler med förbundet i Stockholm. A-kassan når du på telefon 0771-403001, måndag–fredag 9.00–11.00.

Du hittar fler kontaktuppgifter och mer information om förbundet och a-kassan på **transport.se** och **transportsakassa.se**

POSTTIDNING B
Transportarbetaren
Box 714, 101 33 Stockholm

Från baksätet

Kamp enda vägen ut ur gig-träsket

I februari tecknade Transport ett kollektivavtal för Foodoras uppåt 2 200 cykel- och mopedbud. Uppgörelsen kom efter en kampanj där förbundet värvat hundratals bud som medlemmar.

Avtalet är ett genombrott i en ny sektor. En bransch där villkoren är kusligt lika de som rådde på svensk arbetsmarknad på 1800-talet. Korta, osäkra påhugg. Låg lön. Bedrövlig arbetsmiljö. Risk för sparken för den som höjer rösten.

Uppgörelsen med Foodora är ett genombrott. Men det finns många olösta knutar. Det nya avtalet gäller bara Foodoras egen personal. Matjätten har underleverantörer – bland annat det egna dotterbolaget Hungry Delivery, med omkring 1 000 bilbud. De täcks fortfarande inte av något avtal.

FOODORA FORTSÄTTER DESSUTOM att agera i skuggorna, precis som många andra företag i den nya gig-ekonomin. Som journalist är det i princip omöjligt att ringa till ansvariga i Foodora. All kontakt ska ske via mail till en kommunikatör – den nya tidens grindvakt. Snälla frågor besvaras. Andra förbigås med tystnad.

Just nu söker Foodora nya bud på olika platser i Sverige. Några kontaktuppgifter – telefonnummer – anges inte. I annonserna framgår inte var du blir anställd. Är det direkt i Foodora? Med kollektivavtalsenliga villkor. Eller blir det hos Hungry Delivery – utan reglerad lön, tjänstepension och försäkringsskydd?

Transportarbetaren har träffat Foodorabud i Stockholm. Oron är stor för att nya tjänster hamnar hos de avtalslösa underentreprenörerna. Buden, så kallade riders, berättar om villkor som alltjämt framstår som främmande på den vanliga arbetsmarknaden.

Som att arbetstiden tar slut ute hos kunden i samma stund du levererat dagens sista portioner. Cykelturer tillbaka sker på din fritid. En anställd berättar att om cykeln oväntat pajar och behöver service, blir du automatiskt utloggad och satt på rast. Utan betalning.

FAST DET VÄRSTA, berättar buden, är ändå avhumaniseringen. Som ”rider” träffar du i princip aldrig din arbetsgivare. Du tar tunnelbanan från en avlägsen förort till garaget i city och hämtar ut din egen privata cykel.

Du får uppdragen i din egen smartphone. Varje steg, varje rullad meter, varje minut av väntan på färdigmaten övervakas av Foodora. Uppgifterna sparas, analyseras och blir det som avgör om du är effektiv nog att få påhugg en månad till.

Ändå. Foodora är det första större gig-företag som skriver på ett kollektivavtal. Ska facket nånsin lyckats skapa ordning i gig-träsket är det här den enda vägen.

Agitera. Mobilisera. Organisera. Pressa fram avtal.

Sen skadar det förstås inte med lite draghjälp från politiskt håll.

> ”Foodora är det första större gig-företag som skriver på ett kollektivavtal. Ska facket nånsin lyckats skapa ordning i gig-träsket är det här den enda vägen.

Jan Lindkvist är chefredaktör på Transportarbetaren.



Plus & minus

↑ Ljuset! Snart är försommaren här, årets bästa tid.

↓ Riskkapitalisten som är storägare i Svensk Direktreklam. Och som hävdar att han aldrig hört talas om någon besviken reklamutdelare. (Intervju i Expressen.)



FOTO: JONAS HANSSON

Hallå där!

CHRISTEL INGEMANSSON

... branschkunnig inom transportsektorn på Arbetsförmedlingen.

Vad gör du på jobbet, finns det några typiska arbetsdagar?

–Sedan ett år jobbar jag ju på distans, sitter hemma i köket i Göteborg. Det är mycket Skypesamtal, Teams och telefonintervjuer... En dag kan jag intervjua arbetssökande som visat intresse för utbildning till lastbilsförare. Då handlar det om att tydliggöra vad vi kan erbjuda och vad som krävs, som B-körkort och att vara anställningsbar. Klara språktest och kunna visa utdrag ur belastningsregistret. Branschen ställer allt högre krav.

Och andra dagar?

–Dels har jag kontakt med arbetsgivare, om praktikplatser till exempel. Dels arbetar jag med transportutbildningar. Och så är jag med i olika branschforum, både internt och externt. För att veta vad som är på gång gäller det att ha örat mot rälsen!

Du kallar transport ditt ”hjärterum”?

–Ja, det kändes lite som att komma hem. Det är tjugo år sedan jag började arbeta med sektorn på Arbetsförmedlingen. Tidigare var jag inköpschef på ett företag i Stockholm och kände till speditionsföretag och fraktfartyg, från andra sidan, så att säga. Logistiskt kändes det välbekant.

Och samarbetet med facket fungerar?

–Ja, och jag har goda relationer med Transport. Det är tacksamt, gör det smidigt att få till exempel samråd om praktikplatser. Framför allt har jag haft mycket kontakt med avdelning 3, och Halmstadsavdelningen. Vi är ju alla med i Regionala transportrådet Västra Götaland och Halland, inom lastbil, tillsammans med bland andra åkeriföretag och Tya (Transportbranschens yrkes- och arbetsmiljönämnd). *LILLY HALLBERG*

DETTA ÄR EN ANNONS.

Nytt från a-kassan



Foto: Annika Karlbom

Coronaåret

Covid-19 har slagit hårt mot hela samhället och inte minst har transportsektorn och våra medlemmar drabbats. Inte sedan 2007 har så många medlemmar fått ersättning från oss.

Samtidigt har vårt medlemsantal ökat från cirka 90 000 till 97 000, vilket motsvarar flera års ökning i vanliga fall. Självklart tycker vi att det är positivt att fler förstår hur viktigt det är att säkra sin inkomst och vi välkomnar alla nya medlemmar. Men det har också påverkat arbetet på a-kassan.

För att fortsätta kunna ge en så bra service som möjligt till er medlemmar, har vi:

- Gett handläggarna kortare telefontid så att de ska kunna lägga sin tid på handläggningen i stället. Vi har därför kunnat behålla kortare handläggningstider än många andra a-kassor.
- Vi har hyrt in telefonister för att täcka upp för handläggarna.
- Vi har anställt fler handläggare.

Vårt mål är att vi ska kunna ge en så bra service som möjligt till er medlemmar, även när förutsättningarna ändras.

Nya regler

För att minska effekterna av pandemin ändrade regeringen reglerna för vad som krävs för att få a-kassa. De nya reglerna innebär bland annat:

Högre ersättning.

- Ersättningstaket höjdes från 910 kronor per dag till 1 200.

Arbetsvillkoret (hur mycket du måste ha arbetat för att ha rätt till ersättning) sänktes.

- Det räcker nu att du har arbetat minst 60 timmar per kalendermånad under sex av de senaste tolv månaderna.
- Eller minst 40 timmar per kalendermånad och 420 timmar totalt under en sammanhängande period av sex månader.

Läs mer om de nya reglerna på
www.transportsakassa.se

Transports a-kassa www.transportsakassa.se

POSTTIDNING B
Transportarbetaren
Box 714, 101 33 Stockholm

DETTA ÄR EN ANNONS.

VISION X

PREMIUM LED LIGHTING SOLUTIONS

BLACKOFF CORNER KIT

Detta LED-kit från Vision X levererar fyra gånger mer ljus än standard corner lights. Den integrerade snygga halo-funktionen ger en hög igenkänningsfaktor som passar den som både vill se och bli sedd.

(Endast som option vid fabriksbeställning)

SOLSKYDDS-KIT

Solskyddet är den naturliga platsen för extra långa LED-ramper som ger ett kraftfullt ljusutbyte. Våra ramp-kit på 30”-40” sitter snyggt och skyddat innanför karosslinjerna men levererar ändå mer ljus än ett helt knippe stora xenonlampor.

GRILL-KIT

Våra populäraste LED-ljuskit är de som sätts i grillen. Monteringen görs enkelt och snabbt och ger ett ljus som överträffar traditionella extraljus med bred marginal. Räckvidd eller bredd, vi har ett flertal alternativ. Utseende, bränsleförbrukning och ljudnivå är i princip opåverkade.



NEW GENERATION OF LIGHT
Vision
Global Lighting Systems
SINCE 1997
VISIONXEUROPE.COM

Du beställer dina belysningskit från din Volvo Lastvagnar återförsäljare som även utför monteringen. Har du frågor angående Vision X produkter eller speciella önskemål, kontakta oss på Rindab så hjälper vi dig!

RINDAB

Distributör: AB Rindab, Svarvarvägen 14, 132 38 Saltsjö-Boo, 08-747 24 80
info@visionxeurope.com | www.visionxeurope.com | www.rindab.se